FLOTA POLSKA

CENA 2 ZŁ.



MARSZAŁEK POLSKI
EDWARD RYDZ-ŚMIGŁY
ROZMAWIA Z GENERA-
LISSIMUSEM FRANCJI
GENERAŁEM GAMELIN

NUMER 34/35 1936
FRANCUSKO-POLSKI
FRANCO-POLONAIS

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok IX | Warszawa, 1936 r. | Nr. 34/35

NUMER TEN JEST POŚWIĘCONY STOSUNKOM GOSPODARCZYM POLSKO-FRANCUSKIM

Z OKAZJI ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA I NOWEGO ROKU PRZESYŁAMY CZYTELNIKOM ŻYCZENIA WSZELKICH POMYŚLNOŚCI. *REDAKCJA.*

Z POBYTU GEN. GAMELIN W POLSCE



FOT. PIKIEL

Naczelny wódz sił zbrojnych Francji gen. Gamelin w towarzystwie Marszałka Edwarda Rydza Śmigłego i generała broni Kazimierza Sosnkowskiego



Le général Georges



Le général Gamelin



Le général Colson

RADOSŁAW KRAJEWSKI

WZMOCNIENIE PRZYJAŹNI POLSKO-FRANCUSKIEJ DZIĘKI MARSZAŁKOWI E. RYDZOWI-ŚMIGŁEMU I GEN. GAMELIN

Każde serce polskie z radością wita wzmożenie przyjaźni polsko francuskiej, do czego przyczyniła się wizyta Wodza francuskich sił zbrojnych gen. Gamelin w Polsce i rewizyta we Francji Wodza polskiej armji Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego.

Gen. Gamelin, jako generalissimus Francji, był przyjmowany w Polsce niezwykle gościnnie przez Rząd, wojsko i entuzjastycznie przez społeczeństwo.

Niemniej gościnnie był przyjmowany Marszałek Edward Rydz-Śmigły we Francji, gdzie zwiedził liczne urządzenia przemysłu wojennego, przyjął wespół z p. Prezydentem Republiki i gen. Gamelin defiladę wojsk francuskich. Cała prasa ustosunkowała się serdecznie, jak najżyczliwiej, do Dostojnego Gościa.

Ta zacieśniająca się przyjaźń polsko-francuska ma swój wyraz nietylko w życiu politycznem, ale w życiu gospodarczem, b. dodatni dla Polski.

Francja to nie 40-ci miljonów europejskich jej obywateli, Francja to przeszło 100 miljonów ludności, licząc w tem i ludność jej kolonij o obszarze 12 miljonów kilometrów kwadratowych.

Francja to marynarka handlowa, licząca przeszło 3.500.000 ton rejest. br., to marynarka wojenna, licząca ogółem przeszło 535.000 ton.

Francja to potęga gospodarcza, o której rozmiarach daje pojęcie jej handel zagraniczny, przewyższający w ostatnim roku kryzysowym 12 miljardów złotych.

Francja to Paryż, który w ciągu całego średniowiecza był i, w pewnem znaczeniu, jest stolicą sztuki i kultury świata.

Zawarty w 1921 roku sojusz francusko-polski przetrwał liczne próby.

Nieraz powtarzały się wątpliwości, zakusy, by sojusz ten zniweczyć, storpedować lub osłabić, to układy lokarneńskie, mające na celu utworzenie samoobrony tylko państw zachodnio-europejskich, to „pakt czterech", któremu przeciwstawiła się Polska, to różnie komentowane we Francji zawarcie przez Polskę dziesięcioletniego paktu o nieagresji z Niemcami, to tendencyjne artykuły w europejskiej prasie, dążącej do oziębienia przyjaźni Polaków i Francuzów.

W interesie Francji jest silna sojusznicza Polska, wszystkie polityczne posunięcia Polski miały na celu potęgę Polski, nawet te posunięcia, które pozornie nie wzmacniały tego sojuszu.

Wierzymy, że Francja to umie rozumieć. Sojusz przetrwał i jeszcze bardziej został wzmocniony po 15 latach swego istnienia. Teraz otwiera się przed nami wielkie pole wzmożonej współpracy we wielu dziedzinach.

Polska w ciągu ostatniego dziesięciolecia sprowadziła z zagranicy bez żadnej rekompensaty towarów podzwrotnikowych za około 4 miljardy złotych.

Nastręcza się teza: wielkie istnieją możliwości współpracy Polski z kolonjami Francji, od której Polska może mieć rekompensatę za zakup.

Nastręcza się nakaz: winniśmy zbadać, jakie produkty polskie mogą znaleźć zbyt w posiadłościach francuskich i winniśmy oferować te produkty wzamian za to, czego nam w kraju brak.

Im większe i bardziej celowe będzie ożywienie handlowe, tem większy będzie dobrobyt obydwu sojuszniczych państw.

Teraz szczególnie otwierają się przed Francją i Polską rozległe perspektywy, nie na lata zakrojone a na stulecia, perspektywy współpracy gospodarczej, współpracy dla cywilizacji, dla pokoju i dostojnego ładu w świecie a zawdzięczamy to zjednoczonym wysiłkom dyplomacji polskiej i francuskiej.

LA CONSOLIDATION DE L'AMITIÉ POLONO-FRANÇAISE GRÂCE AU GÉNÉRAL GAMELIN ET AU MARÉCHAL RYDZ-SMIGLY

Tous les coeurs polonais saluent avec joie l'amitié toujours plus intense de nos deux pays, cette amitié dont la visite du Généralissime français en Pologne, ainsi que la visite en France du Chef de l'armée polonaise, furent autant de témoignages émouvants.

Le Général Gamelin, Chef de l'armée Française, a été l'objet d'un accueil très cordial du Gouvernement et de l'Armée; le public lui a réservé également un accueil enthousiaste.

Ce fut non moins chaleureusement que fut salué

en France le Maréchal Édouard Rydz-Smigly. On lui a fait visiter de nombreux établissements de l'industrie du matériel de guerre, il a assisté à la revue militaire ayant à ses côtés Monsieur le Président Lebrun et le Général Gamelin. La presse toute entière s'est unie pour donner libre cours aux sentiments de sympathie et d'estime universelle pour l'éminent hôte polonais.

Cette amitié polono-française, toujours plus étroite, se manifeste d'une manière favorable non seulement dans la vie politique; elle trouve une répercussion immédiate dans les rapports économiques de la Pclogne.

Qu'est ce que la France?

Ce ne sont pas les 40 millions de ses habitants européens. Ce sont les 100 millions de citoyens de races diverses, y compris ceux du continent et ceux des Colonies dont la surface se chiffre par 22 millions de klm carrés.

C'est sa Marine marchande qui comprend plus de 3.500.000 tonnes enregistrées br., c'est sa Marine militaire comprenant plus de 535.000 tonnes.

C'est cette puissance économique dont l'importance nous apparaît sous l'aspect de la balance commerciale qui, par rapport à l'étranger, dépassait en la dernière année de crise le chiffre de 12 milliards de zlotys.

C'est Paris qui, le long des siècles, et même aujourd'hui encore, reste la capitale des arts et sciences du monde entier.

Ce sont les vertus solides, la persévérance dans l'effort de toute la bourgeoisie de la province française, c'est sa récolte vinicole, sa récolte agricole due au labeur du paysan français, ce sont les fruits du travail de l'ouvrier français, ceux de l'initiative de ses chefs.

L'alliance franco-polonaise conclue en 1921 a tenu bon en dépit de nombreuses secousses.

Rien n'a pu la détruire, ni les influences étrangères, si fréquentes dans la politique internationale, ni les petites divergences d'opinions inévitables entre deux puissances, deux unités collectives: rien n'a pu l'ébranler. Les sentiments traditionnels de sympathie demeurent immuables.

Il est important pour la France de voir son alliée polonaise forte et puissante; l'activité toute entière des hommes politiques de Pologne a visé à l'accroissement de sa puissance, même dans ces traits qui semblaient ne pas contribuer, du moins pas directement, à la consolidation des bases de l'alliance.

La France, certainement, l'a compris.

L'alliance a tenu bon et continue à être aussi solide que jamais après 15 années de fidélité. Actuellement, nous voyons s'ouvrir des perspectives immenses de coopération fructueuse dans plusieurs grands domaines.

Au cours des dix dernières années, la Pologne a importé, presque sans aucune compensation, pour 4 milliards environ de marchandises des pays équatoriaux.

Une thèse s'impose: il y a de vastes possibilités d'échanges commerciaux entre la Pologne et les Colonies françaises qui peuvent compenser à la Pologne ses importations, ses achats.

Une ligne de conduite s'impose: il convient d'examiner quels sont les produits polonais qui peuvent être écoulés dans les Colonies, d'en formuler l'offre en échange des matières qui font défaut en Pologne.

La prospérité des deux pays sera proportionnée à la quantité, à l'opportunité de ces échanges entre deux nations amies.

Plus que jamais, nous les voyons s'ouvrir ces larges perspectives d'avenir: leur durée ne saurait être prévue pour des dizaines d'années, mais devra se chiffrer par siècles. Une coopération fructueuse est enfin possible, coopération économique et financière, favorable à la civilisation, à la Paix et l'Harmonie mondiale: n'oublions pas que le résultat est dû, avant tout, aux efforts réunis des diplomates français et polonais.



Powrót Marszałka Edwarda Rydza Śmigłego z gościnnej Francji: przy wjeździe do Polski wita Marszałka entuzjastycznie społeczeństwo śląskie z wojewodą dr. Michałem Grażyńskim na czele



Ambasador Republiki Francuskiej w Warszawie J. E. pan Leon Noël
S. E. Monsieur Leon Noël Ambassadeur de France à Varsovie



Ambasador Rzeczyplitej Polskiej w Paryżu J. E. pan Łukasiewicz
S. E. Monsieur Łukasiewicz, Ambassadeur de Pologne à Paris

L'INTERVIEW DE NOTRE SECRÉTAIRE GÉNÉRALE AVEC L'ATTACHÉ NAVAL PRÈS L'AMBASSADE DE FRANCE, LE CAPITAINE DE FRÉGATE ARZUR

J'arrive un peu perplexe devant la façade si simple, presque austère, des Bureaux de l'Ambasade de France à Varsovie: le Commandant Arzur aura-t-il le temps de m'accorder l'interview auquel notre Rédaction tient tellement, et à juste titre, puisque la „Flota Polska" s'occupe, surtout et avant tout, des questions qui sont du ressort de l'Attaché Naval.

Dans le vestibule.

— Le Commandant Arzur, s'il vous plaît?

— C'est au premier, Madame. Veuillez monter.

Je monte. Au premier, un garçon m'indique la direction des bureaux du Commendant. En regardant les inscriptions aux portes, je m'avance lentement le long du couloir silencieux. L'une de ces portes n'est pas fermée. J'aperçois au fond d'une pièce deux jeunes gens qui causent, debout, souriants. C'est le plus grand qui répond à l'interrogation muette de mon regard:

— Vous cherchez, Madame?...

— Je voudrais parler au Commandant Arzur dont le secrétariat a bien voulu me fixer, par téléphone, l'heure du rendez-vous. C'est de la part de la „Flota Polska".

— Ah! Vous voilà! C'est bien ça, je suis prévenu. Entrez, Madame. C'est moi-même, le Capitaine de Frégate Arzur. Je vous attendais.

— Merci au nom de la „Flota Polska", Commandant.

Nous entrons dans son cabinet et nous nous installons l'un en face de l'autre. Non seulement l'accueil même, charmant de simplicité et de bonne grâce, mais aussi le sourire si jeune, le regard franc et loyal, regard de marin, sont faits pour mettre à l'aise et encourager le visiteur qui craint d'importuner le Commandant.

— Que puis-je faire pour la „Flota Polska"?

— Commendant, notre Rédaction ose espérer que vous ne lui refuserez pas, pour son numéro spécial, franco-polonais, votre approbation, votre photographie, ainsi que quelques paroles qui ne manqueront pas d'intéresser vivement nos lecteurs dans les deux pays.

— Il ne s'agit pas de mon approbation, à moi. Si Monsieur l'Ambassadeur approuve, lui, je n'ai qu'à m'incliner, ce que, le cas échéant, je ferai avec un contentement tout particulier.

— Monsieur l'Ambassadeur a bien voulu approuver notre idée, en nous autorisant à publier sa photographie qu'il a permis de nous faire parvenir à la Rédaction.



Radca Marynarki przy Ambasadzie Francuskiej w Warszawie komandor Arzur

— Parfait! Donc rien ne s'oppose à ce que je donne la mienne. Je vous la ferai préparer très prochainement. *Je puis également exprimer mes sentiments à l'égard du numére auquel je serai heureux de participer, puisqu'il souligne les rapports des deux nations amies.*

Nos deux Marines, la Marine Polonaise et la Marine Française, toujours unies, n'ont cessé de collaborer d'une manière très étroite. La grande partie de la Marine Polonaise a été construite dans les Chantiers français. Cette collaboration vise non seulement le matériel mais le personnel: autrefois, plusieurs officiers de Marine polonais ont été instruits en France. Cette collaboration se manifeste surtout pour la construction des bâtiments de guerre polonais dont la plupart sortent des chantiers navals français. Nous en voyons un exemple tout récent: le „Gryf" qui vient d'être lancé au Havre, le 29 Novembre.

Je me suis mise à noter soigneusement les paroles du Commandant qui, entre-temps, s'est levé et parle lentement, le regard lointain, perdu. Il s'arrête, sourit distraitement.

— Commandant, je vous remercie chaleureusement au nom de nos lecteurs auxquels je ne manquerai pas de répéter fidèlement vos paroles.

— Quand paraîtra votre numéro?

— Nous comptons en faire à nos abonnés un cadeaux de Noël.

Sourire. Poignée de mains et je me retire sur la promesse réitérée du Commandant de nous accorder, sous peu, sa photographie. Nos lecteurs ont vu que cette promesse a été tenue avec autant de bonne grâce qu'a été accordé le quart d'heure d'entretien cité ci-dessus.



*p. M. Feliks Guyon drugi sekretarz Ambasady
M. Felix Guyon 2-me secrétaire l'Ambassade de France*



*O. Depret Bixio — Attaché Commercial
Radca handlowy Ambasady Franc. w W-wie*



*p. Minister pełnomocny Piotr Bressy
M. Pierre Bressy Ministre plénipotentaire*



*Hr. Jan de Lagarde, Comte Jean de Lagarde
attaché à l'Ambassade de France*

WYWIAD NASZEJ SEKRETARKI GENERALN. Z PANEM KOMANDOREM ARZUR, RADCĄ MARYNARKI PRZY AMBASADZIE FRANCUSKIEJ W W-WIE

Przybywam, nieco zatroskana, przed gmach, surowy niemal w swej prostocie, nowej Ambasady Francuskiej w Warszawie: czy Komandor Arzur znajdzie istotnie czas na udzielenie mi wywiadu? A redakcji naszej tak na tym zależy, i słusznie, ponieważ „Flota Polska" jest poświęcona głównie i przede wszystkim sprawom, w których kompetencją jest Komandor.

Wchodzę do przedsionka.

— Pan Komandor Arzur?

— Pierwsze piętro, proszę pani.

Na pierwszym piętrze woźny wskazuje mi kierunek. Zmierzam do gabinetu Komandora. Idę powoli, czytając napisy na drzwiach. Na długim korytarzu panuje milczenie, wszystkie drzwi są zamknięte. Nie wszystkie! Zatrzymuję się oto przed otwartymi drzwiami i widzę w głębi niewielkiego gabinetu dwóch młodych ludzi, którzy rozmawiają z uśmiechem na ustach. Starszy, wyższy wzrostem, zauważył moje pytające spojrzenie:

— Pani do kogo?...

— Chciałabym się zameldować do Komandora Arzur, którego sekretariat wyznaczył mi telefonicznie rendez-vous na tę godzinę. Jestem sekretarką „Floty Polskiej".

— Ach! To pani! Tak jest, mam panią przyjąć o tej godzinie właśnie. Niechże pani zechce wejść. Ja jestem Komandorem Arzur. Oczekiwałem panią.

— Dziękuję w imieniu „Floty Polskiej", panie Komandorze.

Wchodzimy do jego gabinetu i siadamy po obu stronach biurka. Nietylko ten sposób bycia, pełen czarującej prostoty i uprzejmości zarazem, lecz i „młody" uśmiech, wejrzenie prawe i szczere, wejrzenie marynarza, wszystko to składa się na atmosferę pogodną, bardzo miłą i koi wnet skrupuły dziennikarza, który obawia się, że przeszkadza.

— Czym mogę służyć „Flocie Polskiej?"

— Panie Komandorze, nasza Redakcja ma nadzieję, że nie odmówi pan do numeru francusko-polskiego swej fotografii, że zechce pan wyrazić swą aprobatę zasadniczą, oraz kilka słów, które niewątpliwie żywo zainteresują naszych czytelników w obu krajach.

— Moja aprobata jest bez znaczenia — odpowiada skromnie Komandor. — Schylam czoło przed zdaniem pana Ambasadora, a z chwilą, kiedy on aprobuję, mogę się tym szczerze cieszyć w danym wypadku.

— Pan Ambasador raczył wyrazić swą zgodę na nasz numer, upoważniając nas do zamieszczenia w nim fotografii, którą przesłał do Redakcji naszego pisma.

— Wybornie! A zatem i ja mogę państwu ofiarować moją podobiznę. Prześlę ją niebawem. I z kolei *wolno mi dać wyraz moim uczuciom wobec tego numeru, w którym tak chętnie przyjmę udział, gdyż będzie on uwydatnieniem stosunków, łączących dwa zaprzyjaźnione narody,*

Nasze dwie Marynarki, polska i francuska, zawsze złączone wspólnymi ideałami, nie przestały nigdy współdziałać i współpracować. Znaczna część floty polskiej została zbudowana w stoczniach francuskich. Współpraca ta dotyczyła nietylko



*Attaché lotnictwa kapitan d'Annécourt
Capitaine d'Annécourt, Attaché de l'air prés l'Ambassade*

jednostek morskich, lecz i personelu: ongi, cały szereg oficerów marynarki polskiej kształcił się w szkołach francuskich. Ale szczególnie zaznaczyła się ta współpraca w budowie polskich okrętów wojennych, których większość pochodzi ze stoczni francuskich. Najnowszym przykładem tego jest „Gryf", spuszczony na wody morskie w Hawrze 29 listopada r. b.

Notuję starannie słowa Komandora, który, mówiąc, wstał i snuje dalej swą myśl, oparty o biurko; mówi powoli, patrząc w dal, zadumany. Urywa, uśmiecha się lekko.

— Panie Komandorze, dziękuję najserdeczniej w imieniu naszych czytelników, którym nie omieszkam powtórzyć dosłownie pańskich wyrazów.

— Kiedy wyjdzie z druku numer francusko-polski?

— Mamy zamiar ofiarować go naszym abonentom na Gwiazdkę.

Uśmiech. Uścisk dłoni. Wychodzę, a Komandor ponawia jeszcze przy drzwiach przyrzeczenie przesłania nam swej podobizny. Czytelnicy nasi widzą, że dotrzymał tej obietnicy równie uprzejmie, jak udzielił nam kwadransa rozmowy, niniejszym przytoczonej.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-FRANCUSKIE

Aby możliwie ściśle zobrazować stosunki handlowe polsko - francuskie w ostatnim roku, będziemy się opierać na urzędowych źródłach zarówno polskich (Główny Urząd Statystyczny), jak i francuskich.

Pojęcie o charakterze tych stosunków da szczegółowe zestawienie sprzedanych Francji towarów polskich i kupionych do Polski z Francji i ich wartość. Pojęcie o rozmiarach stosunków handlowych Polski z Francją określi zestawienie obrotu towarowego Polski z innymi państwami i krajami świata, tudzież rozmiary ogólnego handlu zagranicznego Francji.

STOSUNKI HANDLOWE POLSKI Z NAJWAŻNIEJSZYMI PAŃSTWAMI ŚWIATA

Według urzędowych zestawień cyfrowych naszych urzędów wwozu i wywozu za okres 1935 roku, wartość towarów przywiezionych do Polski i wywiezionych z Polski do poszczególnych państw świata była następująca:

Nazwa kraju państwa:	przywieziono do Polski za miljonów zł.:	wywieziono z Polski za miljonów zł:
Francja	41	32
Anglja	116	181
Austrja	41	59
Belgja	26	8
Bułgarja	5	2
Czechosłowacja	35	52
Estonja	1	1
Finlandja	1	16
Grecja	4	6
Hiszpanja	10	16
Holandja	28	35
Irlandja	0,3	2
Jugosławia	8	8
Łotwa	1	7
Niemcy	124	140
Norwegja	9	18
Portugalja	2	2
Rumunja	5	8
Szwajcarja	24	13
Szwecja	20	49
Turcja	1	1
Węgry	5	5
Włochy	26	30
Sowiety	15	11
Chiny	3	6
Mandżurja	0,1	1
Indje Brytyjskie	32	6
Indje Holender.	15	0,5
Japonja	2	5
Bryt. Wysp. Mal.	2	0,4
Palestyna	4	14
Syrja	0,6	4
Egipt	15	5
Marokko	1,3	0,6
Zw. Południ. Afr.	6	5
Stany Zjednocz.	123	43
Meksyk	1	1
Argentyna	16	12
Brazylja	14	5
Chili	1	0,2

W zestawieniu tem podane są tylko te kraje i państwa, z któremi wartość ogólnego obrotu towarowego w r. 1935 wynosiła więcej, niż 2 miljony złotych.

Jak widzimy z tego zestawienia stosunki handlowe polsko-francuskie są znacznie ożywione, pod względem swych rozmiarów posiadają jednak dopiero piąte miejsce po Rzeszy Niemieckiej, Stanach Zjednoczonych, Austrji i Anglji.



Minister przemysłu Republiki Francuskiej p. Paweł Bastid — Ministre Paul Bastid



Wiceminister francuskiej marynarki handl. p. Tasso — sous-secrétaire d'Etat de la Marine Marchande

ROZMIAR STOSUNKÓW HANDLOWYCH FRANCJI Z PAŃSTWAMI ŚWIATA

O rozmiarach handlu zagranicznego Republiki Francuskiej ze światem daje pojęcie podane poniżej zestawienie, oparte na urzędowej statystyce francuskiej.

W pierwszym półroczu 1935 i 1936 r. wwieziono i wywieziono z Francji (w miljonach franków):

	1935	1936
Import		
Artykuły spożywcze	3108	3624
Surowce	5652	6538
Wyroby gotowe	1837	1791
Ogółem:	10597	11953
Eksport		
Artykuły spożywcze	1272	1083
Surowce	2155	2005
Wyroby gotowe	4476	4085
Ogółem:	7903	7173

Jak widzimy z powyższych zestawień stosunki handlowe polsko-francuskie w roku ubiegłym były ożywione cztery razy mniej, niż z Niemcami i znacznie mniej, niż z Anglją i znacznie mniej, niż nawet z Austrją.

Należy przypuszczać, że to nie jest zjawiskiem normalnem i że te stosunki w najbliższym czasie jeszcze bardziej się ożywią.

WYWÓZ Z POLSKI DO FRANCJI

Z Polski do Francji w r. 1935 wywieziono towarów o wartości 32,620,000 zł.

W wywozie tym najważniejsze pozycje stanowią następujące towary:

	w tys. zł.
Wytwory pochodzenia roślinnego	*3407*
Owies	40
Groch	72
Fasola	1025
Soczewica	28
Wyka, peluszka	460
Seradela	10
Nasiona traw: tymotka	49
Nasiona koniczyny czerwonej	62
Nasiona koniczyny białej	171
Nasiona roślin koniczynowatych i motylkowych, opr. os. wym.	173
Nasiona esparcety	46
Nasiona buraków cukrowych	222
Nasiona, ziarna i owoce oleiste: rzepaku i rzepiku	6
gorczycy	125
lnu siewnego	6
konopi	13
Ziemniaki świeże	538
Chmiel	133
Grzyby inne suszone	127
Rośliny używane w lecznictwie	73
Wiklina dla koszykarstwa okorowana	15
Zwierzęta żvwe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	*3341*
Kury	16
Raki żywe	113
Mięso, oprócz szynek i polędwic wieprzowych,— świeże, mrożone solone: wieprzowe	102
baranie	1133
zwierzyna dzika bita	146
kurv bite	53
indyki bite	71
ptactwo dzikie bite	188
Jaja ptactwa	684
Pręciki piór całe lub nacięte — bez pierza, chociażby obciągane, rozszczepione i farbowane	41
Pierze nieoczyszczone	61
Pierze oczyszczone, przygotowane, darte	78
Puch ptasi	183
Pióra ozdobne i skórki ptasie z piórami, surowe niezestawione inne	39
Włosie	15
Szczecina oczyszczona, chociażby sortowana, bielona, farbowana	181
Rogi, kopyta, racice,— surowe	14
Żołądki	203
Wytwory pochodzenia mineralnego	*16942*
Popioły, opr. os. wym.	29
Węgiel kamienny	16307
Dziegieć, smoły, opr. os. wym.	177
Oleje pędne lub smarowe	11

Oleje smarowe o c. wł. powyżej 0.885:
inne, opr. os. wym. 323
Parafina rafinowana 91
Przetwory spożywcze 910
Grzyby solone, marynowane — w opak. nieherm. lub herm. . 47
Szynki, polędwice wieprzowe w opak. herm. 36
Szynki, polędwice wieprzowe w opak. nieherm. oraz wędliny wszelkie 13
Cukier trzcinowy, buraczany i wszelki inny o składzie chemicznym cukru trzcinowego:
kryształ biały nierafinowany, mączka 259
cukier krystaliczny surowy I rzutu 487
Wszelkie czekoladki, pralinki i inne w-by z czekolady, opr. os. wym.; marcepany 40
Wysłodki (wytłoki) buraczane wszelkie, również melasowane 7
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne; farby 121
Kadm 45
Inne gazy skroplone lub sprężone, opr. os. wym. 8
Klej z kości, skór i innych odpadków zwierz. 50
Skóry, futra, wyroby skórzane . 516
Skóry surowe suche, mokro-solone, sucho-solone:
cielęce 71
Skóry wyprawy mineralnej: kozie, koźle, baranie, rosschevreaux:
białe glansowane 9
Odpadki skórzane 15
Kuny, elki amerykańskie, nurki:
surowe 62
Bobry rzeczne, błotne, tchórze, rysie, wiewiórki, popielice, wydry:
surowe 143
Skunksy, cywety, oposy, oprócz amerykańskich, szopy, piżmowce, rosomaki, lisy osobno niewymienione:
surowe 10
Karakuły, półkarakuły, wyporki:
wyprawione, chociażby farbowane 153
Skóry futrzane, osobno niewymienione:
surowe 41
Surowce włókiennicze i wyroby z nich 2541
Tkaniny jedwabne, oprócz osobno wymienionych:
gładkie 169
Odpadki wełniane, również końce wełny czesankowej długości 50 cm i mniej:
surowe, bielone, niejednolicie barwne 232
Wełna czesana:
niebarwiona, bielona 65
Przędza wełniana czesankowa nitkowana, niebarwiona, z wyjątkiem opalanej:
Nr. 33 i mniej num. mtr. . . 18
Len międlony 19
Len trzepany 292
Pakuły lniane:
kądziel (wyczeski) 177
wytrzepki 30
Bielizna 6
Pościel z tkanin z materjałów włóknistych rośl. 7
Płaszcze z tkanin, aksamitów, pluszów,—bawełnianych . . . 7
Odzież męską oprócz płaszczy, palt, peleryn, chociażby przybrana lub tylko przykrojona:
z tkanin, aksamitów, pluszów, — bawełnianych 223
wełnianych i półwełnianych, sukna włościańskiego, samodziałowego, guniowego, krajki, haliny 223

Odzież damska 14
Szmaty; skrawki tkanin, materyj i w-bów dzianych, — wszystko o dług. 1 m i mniej i szerok. 4 cm i mniej. 1030
Kauczuk, jego surogaty; wyroby z tych materjałów 15
Nici gumowe 11
Drewno, korek, wyroby z nich; wyroby koszykarskie 2985



P. Minister przemysłu i handlu Rzeczypospolitej Polskiej p. Roman

Słupy teletechniczne i maszty nieimpregnowane z drzew gatunków krajowych:
iglastych 60
Kopalniaki (stemple) w okrąglakach z drzew gatunków krajowych:
iglastych 29
Kłody (kloce), dłużyce:
dębowe 37
Belki, bale, krawędziaki (kantówki) i t. p. sortymenty tarte nieheblowane grubości powyżej 50 mm:
sosnowe 709
jodłowe, świerkowe 534
Deski i łaty:
sosnowe 465
jodłowe, świerkowe 450
dębowe 24
Fryzy dębowe 17
Klepki obrobione:
dębowe 334
Szpunty drewniane, beczki, fasy, kadzie i t. p. wyroby bednarskie, chociażby w stanie rozłożonym:
dębowe 8
Ćwieki, kołki, szpilki do obuwia, również w wstęgach 206
Forniery nieklejone (obłogi) . . 8
Płyty klejone (dykty klejone):
olszowe 11
inne, opr. os. wym. 22
Meble 19
Meble, oprócz giętych, bambusowych i koszykarskich, ich części:
malowane, lakierowane, politurowane 7
Wszelkie w-by koszykarskie, w-by plecione, opr. os. wym., z wikliny okorowanej, łubu . . . 26
Plecionki w arkuszach — chociażby usztywnione tiulem, organtyną lub innemi materjałami — ze słomy, tagalu, rafji, liści palmowych, trawy morskiej, wiórów drzewnych, łodyg rośl., chociażby z dodatkiem włosia, bawełny, lnu, konopi 12

Papier i wyroby z niego . . . 292
Celuloza bielona o zawartości wody 50% i mniej 60
Papier gazetowy 33
Książki, broszury, również z ilustracjami w tekście (oprócz albumowych, w których przeważają ilustracje):
w języku polskim 79
w językach obcych 52
Dzienniki i czasopisma w językach obcych 12
Wykonane ręcznie:
obrazy, rysunki 22
Druki oraz rysunki przemysłowe, handlowe:
wielobarwne lub drukowane złotem, srebrem, bronzem . . 9
Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane 30
Przybory sanitarne:
miski, również klozetowe, umywalnie, wanny, pisuary, nasiadówki 7
W-by ze szkła białego szlifowane, polerowane, rżnięte, lecz bez innych ozdób 8
W-by ze szkła wszelkiego gatunku 14
Metale nieszlachetne i wyroby z nich 676
Cynk w gąskach, prętach i płytach lanych nieobrobionych . . . 511
Pył cynkowy 107
Cynk w blachach, płytach, — surowych 53
Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny 467
Silniki tłokowe lotnicze i inne do napędu śmigła 49
Obrabiarki do metali, pracujące zapomocą skrawania wióra, jako to:
szlifierki 48
Krosna tkackie mechaniczne, również z przyrządami nicielnicowemi, żakardowemi, oraz wszelkie z automatyczną zmianą wątka; krosna tkackie wstążkowe 29
Maszyny do w-bu amunicji karabinowej i małokalibrowej . .. 30
Części maszyn i aparatów, opr os. wym. 5
Maszyny elektryczne wirujące, jako to: prądnice, silniki, przetwornice i t. p. o wadze sztuki:
powyżej 500 do 3000 kg . . 10
powyżej 150 do 500 kg . . . 7
Lampy łukowe, prożektory elektr. 185
Aparaty elektromedyczne os. niew. z dodatkiem oporników i mierników wspólnie zmontowanych lub wbudowanych 7
Kable elektryczne obłożone ołowiem, chociażby opancerzone drutem lub taśmą metalową — inne, opr. os. wym. — opancerzone drutem lub taśmą metalową 67
Środki transportowe 34
Części metalowe samochodów, cyklonet, motocykli, koła . . 28
Wagi; narzędzia, instrumenty i aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne; maszyny do pisania; zegary; instrumenty muzyczne 119
Inne aparaty laboratoryjne . . 13
Aparaty fotograficzne i kinematograficzne 14

Z zestawień tych widzimy, że głównym artykułem wywozu polskiego, stanowiącym połowę wartości dalszego wywozu do Francji jest węgiel, dalej ziarno i zwierzęta, mięso, jaja.

Głównymi artykułami przywozu do Polski jest bawełna, wełna, przetwory chemiczne, futra, wina, metale, maszyny, części aut i samolotów, wagi.

PRZYWÓZ Z FRANCJI DO POLSKI

Biorąc za podstawę rozważań ostatni rok (1935) sprawozdawczy, do Polski przywieziono z Francji ogółem w owym roku towarów za 41,832,000 zł.

W przywozie tym najważniejsze pozycje stanowią następujące towary:

	tysięcy zł.
Wytwory pochodzenia zwierzęcego (nasiona lucerny, marchwi, bodjak, kalafonja)	1226
Zwierzęta żywe i wytwory pochodne (konie zarodowe, śledzie, kazeina, róg, fiszbin)	317
Wytwory pochodzenia mineralnego (talk, pirytowe wypałki, gliny, węgiel aktywowany)	99
Oliwa	322
Przetwory spożywcze (wody mineralne, wina, koniaki, arak, sardynki, makrele)	1259
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne	5194
Skóry, futra	5490
Włókno i wyroby (wełna, bawełna, przędza jedwabiu sztucznego, przędza, tiule)	14811
Metale (żelastwo, miedź, aluminjum)	6308
Kauczuk	339
Drewno, korek, forniery	373
Papier i wyroby (książki)	444
Wyroby ceramiczne, z azbestu szklane	242
Maszyny, aparaty (tekstylne i z bakielitu)	2066
Środki transportowe (części samochodów, samolotów z alumin.)	1514
Wagi	1474
Wyroby różne	401

Dzieł sztuki i przedmiotów muzealnych przywieziono tylko za 3 tys. zł.

R. K.

FRANCUSKIE IMPERJUM KOLONJALNE I JEGO SPÓŁCZESNE STOSUNKI HANDLOWE Z POLSKĄ

Francja posiada kolonje we wszystkich częściach świata, wynoszące przeszło 12.000 000 kilometrów kwadratowych i posiadające przeszło 60.000,000 ludności. Kolonje te posiadają wiele płodów, niezbędnych dla Polski.

Poniżej podajemy zestawienie posiadłości kolonjalnych Francji wraz z jej kolonjami mandatowemi i oznaczeniem najważniejszych wytworów poszczególnych krajów.

Nazwa terytorjum [1]	Powierzchnia w km.²	Zaludnienie	Główne produkty wywozu
AFRYKA			
Algerja	210.000 (ter. Sahary 1.990 000)	6 553.000	Zboża, wina, daktyle, owoce, jarzyny, alfa, barany, jaja, ołów, cynk, fosfaty.
Tunis	125.000	2.410.600	Zboża, wina, oliwa, fosfaty.
Marokko	415.000	5.500.000	Zboża, wina, oliwa, fosfafy, muszle, sardynki.
Afryka Zachodnia	4.660.200	14.576 200	Nasiona oleiste, kakao, banany, skóry, drzewo, guma, złoto, skóry, korek, kakao.
Dakar (okręg)	200	54.200	
Senegal	201.000	1.584.000	
Gwineja	251.000	2.237.000	
Wybrz. Kości Słoniowej	494.000	3.900 000	
Dahomej	122.000	1.112.000	
Maurytanja	835 000	324.000	
Sudan	1.506.000	3.565.000	
Niger	1.251.000	1.800.000	
Afryka Równikowa	2.365.000	3.450 000	Drewno, mahoń, i drzewa stolarskie, kauczuk, palmy olejne, złoto.
Gabon	277.000	259.100	
Kongo Środkowe	410.000	789.900	
Oubangi-Chari	558.000	311.000	
Tchad	1.120.000	2.090.000	
Togo (mandat)	52.000	752.000	Nasiona oleiste, kakao.
Kamerun (mandat)	430.000	2.226.000	Kakao, drzewo.
Somali	22.000	70.000	Kawa, skóry.
Réunion	2.400	198.000	Cukier, rum.
Madagaskar	616.300	3.760.000	Mięso, drzewo, wanilja, łyko, maniok, tapioka, kawa, rafja, grafit.
AZJA			
Syrja i Liban (mandat)	230.000	3.000.000	Jedwab, surowce włókien.
Indje Francuskie	513	286.000	Orzechy ziemne, tkaniny.
ndochiny	739.200	21.682.000	Ryż, kukurydza, kauczuk, węgiel, pieprz, ryby suszone, skóry, futra, przędza, bawełna.
Tonkin	115.700	8.096.000	
Laos	232.000	944.000	
Annam	150.000	5.122 000	
Kambodża	176.000	2.806.000	
Kochinchina	64.700	4.484.000	
Kuang-Czeu-Wan	800	230.000	
OCEANJA			
N. Kaledonja i przyn. wyspy	19.000	57.000	Nikiel, chrom.
Nowe-Hebrydy (kandomin.)	12.000	60.000	Kopra, kakao.
Posiadłości w Oceanji	4.000	40.000	Kopra, fosfaty.
AMERYKA			
Martynika	1 016	235.000	Cukier, rum.
Gwadelupa	1.780	268.000	Cukier, rum, banany.
Gujana	90.000	29.000	Złoto, skóry z bobrów, wydr, popielic.
Wyspy St. Piérre i Miquelon	240	4.000	Stokfisze.

[1]) „Morze" z. 5-1936.

HANDEL RZECZYPLITEJ POLSKIEJ Z KOLONJAMI FRANCUSKIEMI

Po określeniu kolonji francuskich w poszczególnych częściach świata i głównych artykułów ich produkcji na podstawie materjałów, udzielonych przez ambasadę francuską w Warszawie, przystępujemy do określenia spółczesnych stosunków handlowych francuskich kolonij z Polską.

Handel Polski z kolonjami francuskiemi da się w znacznym stopniu określić przez cyfrowe zestawienie handlu tego za cały okres 1935 roku. Według urzędowych materjałów statystycznych Państwa Polskiego, i na podstawie tych cyfrowych materjałów przedstawia się następująco:

1. *Handel Polski z posiadłościami francuskiemi w Indjach:* przywóz do Polski żaden, wywóz z Polski—drewno, wyroby koszykarskie.

2. *Handel Polski z Indo-Chinami* francuskiemi: przywóz skóry, futra, przędza, wywóz — drewno, wyroby koszykarskie, korbowe, metale nieszlachetne.

3. *Handel Polski z Syrją:* przywóz (8)— wytwory pochodzenia roślinnego, surowce włókiennicze, wywóz (1788)—chmiel, zwierzęta żywe, szynki, cukier, wyroby tekstylne (562), forniery, meble, tektura, papier, wyroby ze szkła, żelazo, rury żelazne, naczynia blaszane. kapelusze, laski, artykuły mody, guziki.

4. *Handel Polski z Afryką równikową francuską:* przywóz (14) — drewno nieobrobione podzwrotnikowe, wywóz (52) — przetwory farmaceutyczne, chemiczne, deszczułki do opakowań, rury żelazne.

5. *Handel Polski z Algierem:* przywóz (627) — daktyle, wytwory pochodzenia zwierzęcego, wina niemusujące, fosfaty, skóry surowe, mokro solone, kora z drzewa korkowego, wyługowana, wywóz (906) — wytwory pochodzenia mineralnego, węgiel kamienny, tekstyl, dykty klejone, naczynia blaszane.

6. *Handel Polski z Dahomejem:* przywóz (35) — kakao surowe, suszone, wywóz (10) — naczynia emaljowane.

7. *Handel Polski z Gwineją* francuską: przywóz — skóry, futra, korek, wywóz (6) — wyroby koszykarskie, naczynia blaszane.

8. *Handel Polski z Kamerunem* (mandat): przywóz (11) — kakao surowe, suszone, wywóz (15) — odzież męska, naczynia blaszane.

9. *Handel Polski z Wybrzeżem kości słoniowej:* przywóz (17) — kakao, wywóz (17) — tekstyl, naczynia blaszane.

10. *Handel Polski z Madagaskarem:* przywóz (99) — przyprawy korzeniowe, wanilja, rafia, łyko, sitowie, skóry, korek, wywóz (5) — tekstyl, cynkowa blacha.

11. *Handel Polski z Marokko* (protektorat francuski): przywóz (1,319) — daktyle, lufa, morszczyny, trawa morska, muszle morskie, rudy żelazne, zendra, żużle, oleje roślinne, sardynki, makrele, łosoś, skumbrja, fosforyty, wyroby skórzane; wywóz (2247) — fasola, ziemiaki, peklowane polędwice, szynki, boczek, konserwy mięsne, węgiel kamienny, cukier, biel cynkowa, świece, azotan potasowy, tkaniny wełniane, bielizna, płaszcze, odzież, aksamity, plusze, peleryny, drewno (615), przybory sanitarne, naczynia fajansowe, żelazo, stal, naczynia blaszane, cynk w blachach, płytach.

12. *Handel Polski z Maurytanją:* przywóz—, wywóz (3) wyroby z drzewa.

13. *Handel Polski z Nigerem francuskim:* przywóz—, wywóz (1) wyroby z metali nieszlachetnych.

14. *Handel Polski z wyspą Réunion:* przywóz — wytwory pochodzenia roślinnego, wywóz — wyroby z drzewa.

15. *Handel Polski z Senegalem:* przywóz (39) — skóry surowe, wywóz (102) — węgiel (64), meble gięte, deszczółki do opakowań, naczynia blaszane.

16. *Handel Polski z Somali francuskiem:* przywóz (16) muszle, wywóz (46) — cukier, wyroby metalowe.

17. *Handel Polski z Sudanem:* przywóz (27) skóry bydlęce, wywóz (13) — meble gięte, politurowane, ze złoceniami, wyroby metalowe.

18. *Handel Polski z Tunisem:* przywóz (264) — fosforyty, wywóz (360) — fasola, szynki, wyroby drzewne i drewno, guziki z orzecha kamiennego, naczynia blaszane.

19. *Handel Polski z Gujaną francuską:* przywóz (32) — skóry z bobrów, rysi, tchórzów, wydr, popielic, wywóz (1) wyroby z drzewa i metali.

20. *Handel Polski z krajami Oceanji francuskiej*: przywóz (116) — kawa, kakao, wanilja, skóry z soboli, szenszylów, lisów srebrnych, cyna, wywóz (1) — wyroby z drzewa.

21. *Handel Polski z Togo francuskiem:* przywóz (5) — skóry, wywóz (3) — wyroby z drzewa i metali.

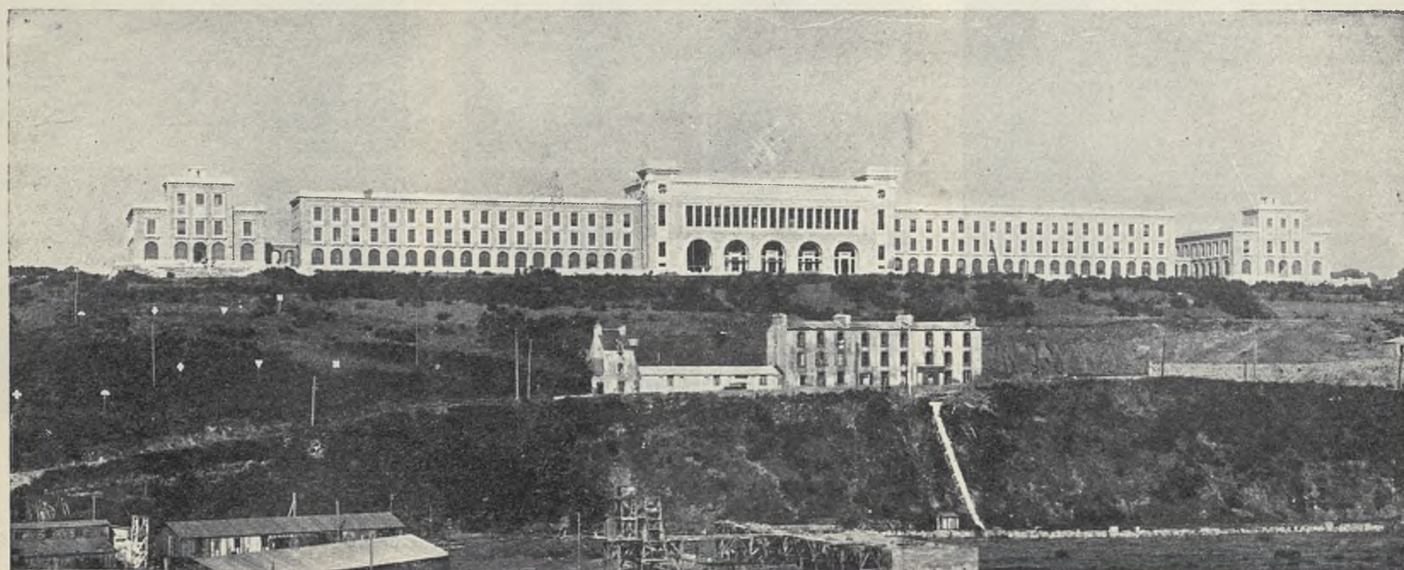


Marszałek Sejmu śląskiego p. Karol Grzesik wita wracającego z Paryża Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego

Liczby podane w nawiasach obok przywozu, wywozu lub poszczególnych towarów oznaczają tysiące złotych.

Z przytoczonego tu zobrazowania handlu z kolonjami francuskiemi za rok 1935 widać, że handel ten samorzutnie już jest nawiązany, a rozszerzony może być jeszcze bardziej przy stworzeniu dlań bardziej pomyślnych warunków rozkwitu ze strony obydwu państw zainteresowanych.

FRANCUSKIE SZKOLNICTWO MORSKIE



Gmachy szkoły morskiej marynarki francuskiej w Brest. Ecole Navale Française à Brest

BOGUSŁAW HERSE

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES POLONO-FRANÇAISES

Les relations économiques polono-françaises dont le développement remonte à plus d'un siècle ne correspondent pas, néanmoins, quant à leur extension, à cette amitié qui unit les deux pays. L'affinité des deux nations bien établie par l'histoire dans le domaine des sentiments réciproques, pourrait et devrait trouver son expression dans un rapprochement économique bien plus étroit, qu'il ne l'est actuellement.

Il faut, cependant, reconnaître que les capitaux français, investis en Pologne, sont importants et occupent dans le domaine de la vie économique polonaise la place prépondérante. Sur la somme de 1.602.707.249 zlotys des capitaux étrangers placés dans les sociétés par actions industrielles et commerciales en Pologne, exception faite pour les sociétés de banque et d'assurances, la France a pris la première place et représente aujourd'hui la somme de 391.447.000 zlotys, ce qui fait 24,4% de tous les capitaux étrangers placés dans les sociétés sus-mentionnées en Pologne. Ces capitaux sont engagés dans l'industrie pétrolière (136.365.000), l'industrie des mines et des forges (132.380.000), l'industrie textile (65.860.000), l'électrification (17 547.000), l'industrie chimique (17.400.000), l'industrie du papier (10.830.000). Des capitaux plus réduits sont placés dans d'autres branches de l'industrie énumérées ci-dessous dans l'ordre de leur importance: l'industrie des métaux, l'industrie électrotechnique, l'industrie minérale, l'industrie de construction, les articles de précision, les sucreries, l'industrie du bois, les articles d'alimentation, les entreprises de spectacles, l'industrie des cuirs et celle de la confection.

Depuis une dizaine d'années, les capitaux français se maintiennent à peu près au même niveau et gardent avec une certaine réserve les positions acquises, sans paraître disposés à une extension plus intéressante.



M. Bogusław Herse
Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie, Vice-Président de la Chambre de Commerce Internationale

Les institutions bancaires de crédits à courte échéance sont aussi dans une forte proportion alimentées par les capitaux français. Suivant les bilans publiés au 31 Decembre 1935, les obligations financières des banques polonaises à l'égard des créanciers français s'élevaient à la somme de 75,3 millions de zlotys, tandis que les créances des banques polonaises sur la France ne représentaient, à la même date, que la somme de 17,2 milions de zlotys, ce qui laisse un excédent net de 58 millions de zlotys en crédits accordés aux banques polonaises. Quant aux établissements financiers français, établis en Pologne, il n'y a que la Banque Franco-Polonaise avec un capital de 50 millions de francs destiné aux opérations en Pologne, ce qui nous paraît insuffisant, surtout si les relations économiques polono-françaises, après la signature du dernier emprunt dont la moitié versée comptant alimentera sensiblement l'industrie et le commerce polonais, deviennent, comme on en a la plus ferme conviction en Pologne, plus animées et plus intenses.

Les capitaux français sont également investis, quoique en moindre importance, dans les entreprises de transport. Le total des capitaux ainsi placés atteint à peine 4.075.000 zlotys et comprend, avant tout, le capital versé par la Compagnie Franco-Polonaise des Chemins de Fer qui construit la ligne magistrale unissant la Haute-Silésie au port de Gdynia.

Quant aux lignes de navigation françaises, il y en a trois qui sont représentées en Pologne: Compagnie Générale Transatlantique S. A., Messageries Maritimes S. A. et Chargeurs Réunis S. A., pour le trafic des voyageurs et une seule Compagnie pour le transport des marchandises, avec les départs de Gdańsk. Cependant, le trafic du commerce extérieur polonais par les ports de Gdynia et Gdańsk est assez important, car il a atteint, en 1935, près de 10 millions de quintaux et, par ce fait même, il est assez intéressant pour que les compagnies maritimes françaises soient stimulées à développer leur activité. C'est au domaine des transports et autres services publics que les capitaux français devraient s'intéresser davantage, étant donné les grands besoins de la Pologne à cet égard. Il est incontestable qu'ils y trouveraient un placement lucratif et sans risques, grâce aux relations politiques et économiques.

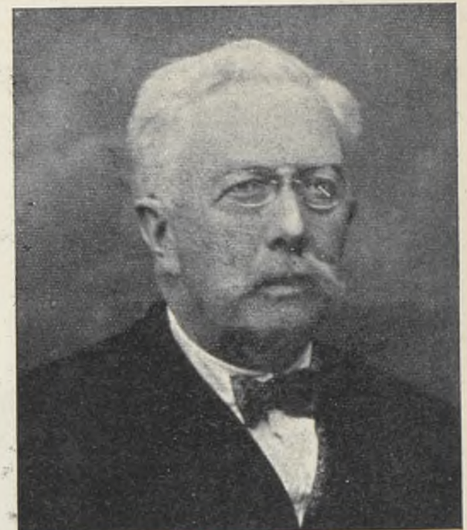
Le domaine qui laisse le plus à désirer c'est celui des échanges commerciaux. Si l'on examine les statistiques, on ne peut manquer d'être frappé par la diminution croissante de ces échanges.



M. André Garbiński
Vice-Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie, Administrateur de la Sté A-me des Forges et Aciéries de „Huta Bankowa"



M. Roger Kaeppelin
Vice Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie Délégué du Groupement des Industriels Français en Pologne



Comte Léon Łubieński
Vice-Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie, ancien Sénateur

Année	Exportations de France en Pologne	Exportations de Pologne en France	Solde
	en millions de zlotys		
1926	114,5	81,0	— 33,5
1927	216,7	43,0	— 173,7
1928	249,1	43,0	— 206,1
1929	214,2	60,6	— 153,6
1930	151,0	75,2	— 75,8
1931	109,7	103,3	— 6,4
1932	59,4	61,5	+ 2,1
1933	56,5	53,1	— 3,4
1934	46,0	40,7	— 5,3
1935	41,8	32,6	— 9,2
1936 [1])	34,5	30,0	— 4,5

Les exportations polonaises en France représentaient en 1928-7,2% de l'exportation totale de la Pologne, tandis qu'en 1935 ce chiffre est ramené à 3,6%. De même, les importations de produits français en Pologne qui s'élevaient en 1928 à 7,4% de l'importation totale de la Pologne se sont réduites en 1935 à 4,9%. Les statistiques pour les trois semestres de l'année 1936 ne marquent aucune amélioration.

Ajoutons que le capital français engagé dans les sociétés commerciales polonaises est tout à fait insignifiant, car il atteint à peine 1.409.000 zlotys.

Certes, les relations commerciales polono-françaises se sont ressenties gravement de la crise générale et des difficultés que le système des contingentements a suscitées dans la circulation internationale des marchandises. Néanmoins, les échanges commerciaux avec les autres pays se sont maintenus à un niveau bien plus élevé que celui du commerce polono-français. Il est incontestable que parmi les causes qui ont entraîné cette réduction inquiétante des échanges, la principale consistait en ce fait que, d'un côte, on ne se rend pas compte en Pologne, même à l'heure actuelle, de toute l'étendue et de la variété de la production française et des richesses du domaine colonial français, et, de l'autre, on ignore souvent en France les capacités réelles d'absorption du marché polonais et l'on néglige souvent la portée d'une propagande bien faite et de sa persévérance. L'insuffisance de l'initiative d'expansion du monde d'affaires français sur les débouchés polonais est bien illustrée, entre autres, par le fait que sur 1723 brevets et 1054 marques de fabriques enregistrés en 1935 en Pologne, à peine 113 brevets et 48 marques de fabrique sont d'origine française. Les autres pays s'intéressent d'avantage à cet égard au marché polonais, comme p. ex. l'Allemagne, qui au cours de la même époque



M. François Michel
Vice-Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie, Directeur Général de la Société Fermière des Mines Fiscales de l'Etat Polonais en Haute-Silésie, Soc. An. à Katowice

a enregistré 526 brevets et 144 marques de fabrique.

Il faut espérer que le contact direct entamé par les milieux économiques polonais avec les représentants de l'industrie et du commerce français en vue de la recherche de bases plus satisfaisantes pour le nouveau traité de commerce dont les négociations officielles vont s'ouvrir prochainement apportera à l'état actuel une amélioration effective. Après la récente visite de la délégation industrielle polonaise en France, un Comité Permanent Polono-Français de Collaboration Economique vient d'être créé. Il a pour tâche l'étude plus approfondie des nouvelles possibilités de développement d'un contact direct entre les groupements intéressés des deux pays et la collaboration avec les milieux officiels français et polonais à la recherche d'une solution définitive des problèmes économiques. Comme organes exécutifs de ce Comité ont été désignés du côté français: l'Association Nationale d'Expansion Economique et du côté polonais la CHAMBRE DE COMMERCE POLONO-FRANÇAISE à Varsovie et le Conseil Consultatif pour les Traités Commerciaux Internationaux près la Chambre d'Industrie et de Commerce à Varsovie. De concert avec les organismes cités ci-dessous et en contact avec son correspondant, la Chambre de Commerce Franco-Polonaise à Paris, la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie offre sa collaboration à toutes les institutions et les organisations économiques désireuses d'approfondir les études sur l'extension de leurs relations commerciales avec la France.

Toutefois, il faut remarquer, qu'il y a en France la tendance d'équilibrer les échanges entre la France et la Pologne, en suivant une voie de décroissance et en créant pour les exportations françaises un plafond qui ne peut être dépassé et qui, par contre, peut être abaissé selon les circonstances. Les milieux économiques intéressés semblent unanimes sur ce point, qu'il serait bien préférable de rechercher le même équilibre, en prenant une voie de progression et de relèvement.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte de cette circonstance que les bilans des échanges commerciaux polono-français au cours de la période 1926—1936 présentent un solde défavorable pour la Pologne, qui a dépassé au total la somme de 600 millions de zlotys. Cet état de la balance commerciale a été maintenu aussi longtemps que la Pologne a pu garder le bilan favorable dans les échanges commerciaux avec les autres pays. La réduction considérable de ces bilans favorables qui se manifeste depuis quelques années comme conséquence inévitable soit des difficultés financières des pays respectifs, soit de la politique d'équilibre des balances commerciales, qui se généralise de plus en plus, oblige la Pologne, grand débiteur de la France, à maintenir la balance des échanges commerciaux polono-français dans les limites proches de l'équilibre afin de lui permettre de s'acquitter de ses engagements financiers envers la France.

Il est certain que les milieux officiels aussi bien polonais que français admettent que sur la base de l'équilibre les échanges commerciaux pourraient et devraient être sensiblement développés. La réalisation du dernier emprunt va certainement créer des conditions favorables non seulement pour une extension considérable des échanges commerciaux, mais aussi pour un rapprochement économique plus étroit dans tous les domaines. Cet emprunt constitue la preuve frappante que les bases de l'amitié polono-françaises restent solides et que la confiance de la France dans la politique économique de la Pologne n'a pas été ébranlée. Il faut le considérer de bon augure pour l'économie polonaise dont le développement serait sensiblement animé par la collaboration des capitaux étrangers et en première ligne,— des capitaux fournis par un pays ami et allié.

[1]) La période de trois trimestres.

MARYNARKA HANDLOWA I PORTY FRANCUSKIE

Posiadając rozległe wybrzeża, wybudowała Francja liczne porty handlowe. Według statystyki urzędowej istnieje ich 89, których urządzenia usiłują sprostać wzrastającym stale potrzebom ruchu.

W ciągu roku 1935 ruch ten wyrażał się następującymi cyframi:

1) Waga towarów: 45.319.263 tonny, z których 33.470 000 tonn wywieziono, a 11.848.563 wwieziono.
2) Tonnaż wyporności statków: 141.416.058.
3) Ilość statków: 166.335.
4) Ilość podróżnych: 3.634.742.

Oto główne porty francuskie w kolejności ich znaczenia i rozmiaru:

MARSYLIA, wielki port tranzytu międzynarodowego i węzeł linii okrętowych.

ROUEN, port rzeczny i morski, posiadający najobszerniejszą przystań naftową.

HAWR, port wwozu bawełny, kawy, drzewa egzotycznego, wełny, miedzi i fosfatów.

DUNKIERKA, posiadająca elewatory (olbrzymie śpichrze i zbożownie przenośne automatycznie) chłodnie, beczkarnie i t. d.

BORDEAUX, wielki port południowo-zachodni, będący w kontakcie z wszystkimi częściami świata.

NANTES, port rzeczny i morski zarazem.

CAEN. SETE, BOULOGNE, CALAIS, LA ROCHELLE i LA PALISSE, porty zjednoczone, BREST, DIEPPE, St. MALO.

Wszystkie te porty są przystosowane do odpowiedniej manipulacji towarów i ciągle wprowadzają nowe ulepszenia zgodne z potrzebami i z rodzajem ich ruchu handlowego.

OGÓLNY RUCH NAWIGACJI MIĘDZYNARODOWEJ

Całokształt francuskiego handlu morskiego zajął w roku 1934 45.658 statków motorowych lub bezmotorowych, o pojemności ogólnej 96.938.072 tonn.

W zestawieniu z rokiem 1933 widzimy tu o 853 statki mniej i o 1.609.706 tonn mniej.

Diagramy Nr. 1 i Nr. 2 wykazują oddzielnie ruch statków w portach. Widzimy, że ruch okrętowy zaznacza się przedewszystkim wejściem do portów.

Tak naprzykład w roku 1915 tonnaż statków towarowych, odwiedzających nasze porty, wynosił 23.952.902 tonny na wejściu, a 9.115.231 tonny na wyjściu. Cyfry za rok ubiegły wykazują stosunek 83,81 — wejście — na 100 tonn wyjścia. Różnica (16,9) przypada na tonnaż centezynalny tych statków, które zawinęły do portu z ładunkiem i musiały, ze względu na trudności frachtowo-eksportowe, odpłynąć z towarem.

W roku 1934 odsetek tonnażu wchodzącego wynosił 26,36 dla statków francuskich i 73,64 dla zagranicznych. Z tej ostatniej pozycji przypada na:

Bandery	1934		1933	
angielską	32,50	na sto	33	na sto
niemiecką	11,04	„	12,15	„
włoską	9,63	„	10,18	„
amerykańską	5,94	„	5,82	„
holenderską	4,98	„	4,62	„

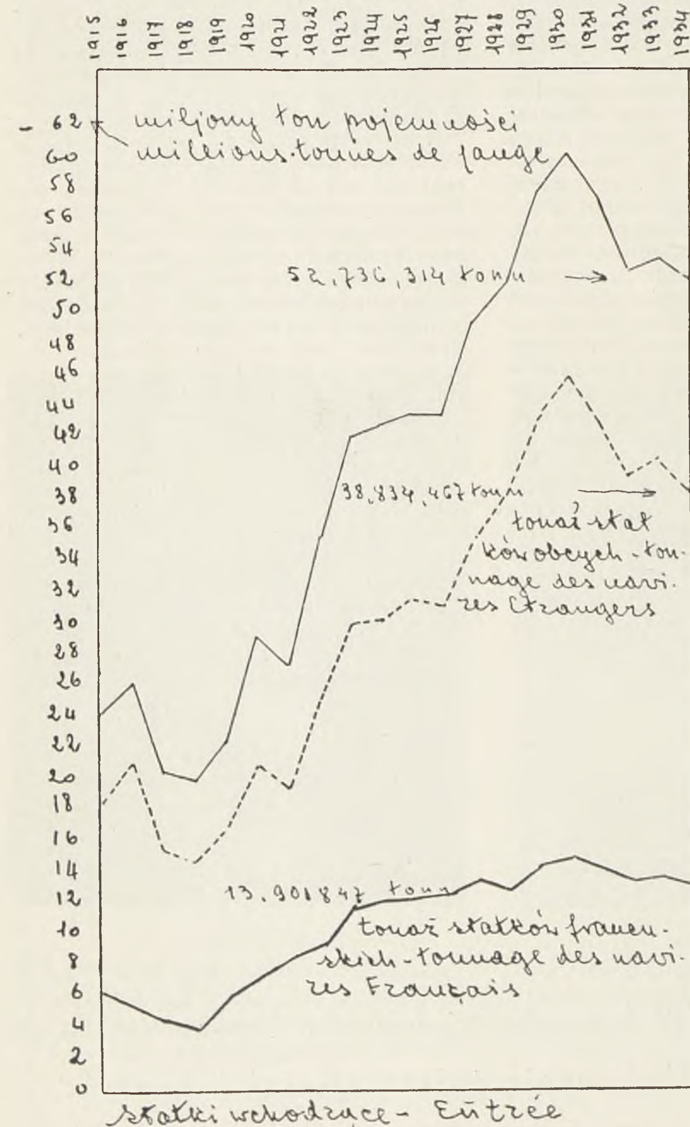
Następujące zestawienie wykazuje za rok 1934 udział naszej floty i floty zagranicznej w przejściu przez morza między Francją a Koloniami lub krajami pod protektoratem francuskim, z wyjątkiem Algieru, Tunisu i Maroka.

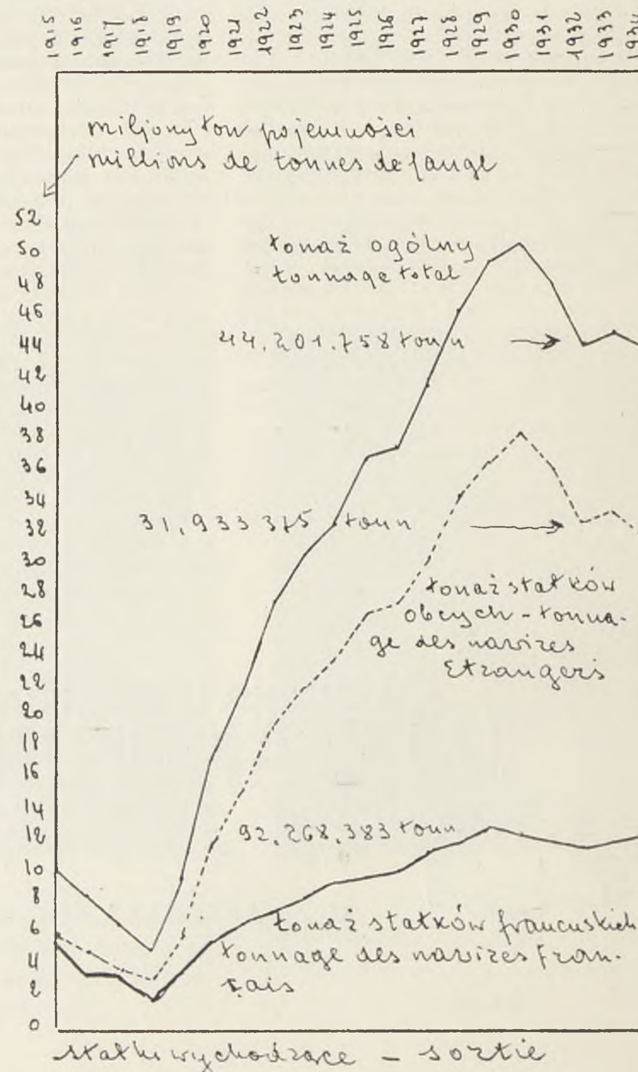
Wejście	*Tonnaż*	*Odsetek*
Statki francuskie	4.349.519	67%
„ zagraniczne	2.156.950	33%
Wyjście	*Tonnaż*	*Odsetek*
Statki francuskie	3.265.256	89%
„ zagraniczne	404 705	11%

OBRÓT TOWAROWY W PORTACH FRANCUSKICH

W r. 1934 ogół towarów załadowanych lub wyładowanych w naszych portach dosięgnął cyfry 48.860.970 tonn metrycznych, a mianowicie:

wyładowano towarów pochodzących z obcych portów . .	30 474.494
wyładowano towarów pochodzących z francuskich portów	5.001.733
	35.476.227





Djagramy te wyobrażają stopniowy wzrost w latach 1915 — 1934 ruchu statków handlowych w portach francuskich z uwzględnieniem statków pod banderą francuską i obcą

załadowano towarów przeznaczonych dla obcych portów, oraz zapasów żywnościowych	8.384.010
załadowano towarów przeznaczonych dla portów francuskich	5.001.733
	13.384.743

35.476.357 tonn wyładowanych zostało przywiezionych przez 70.143 statki o pojemności 62 426.459 tonn, co wynosi przeciętnie 552 klg. na tonnę pojemności.

Rezultat wywozowy przedstawia się następująco: 13.384.473 tonny załadowane w stosunku do 37.274 statków o pojemności 50.482.170 tonn — czyli przeciętna 265 klg na tonnę.

Na czele portów najbardziej czynnych stoi ROUEN. W ciągu roku 1934 udział jego w transportach morskich wynosił 8.250.336 tonn po 1000 klg. Na HAWR przypada 6.071.418, na MARSYLJĘ 5.523.487, na DUNKIERKĘ 4.108.892, na BORDEAUX 3.415 257, na PORT DE BONE 8.278.635, na NANTES 2 073 940, na CAEN 1.679.218, na St. LOUIS DU RHONE 1 374 286, na SETE 1.180.982, na BOULOGNE 1.045.048. na CALAIS 958.555, na DIEPPE 649.658, na PAUILLAC 626 979, na BREST 614.350, na BAJONNĘ 613.014, na LORIENT 575.685, na LA ROCHELLE 479.080, na NIZZĘ 475.259, na St. NAZAIRE 441.004.

WYEKWIPOWANIE FLOTY FRANCUSKIEJ

31 grudnia 1935 r. dosięgała flota handlowa francuska, według statystyki Lloydu, cyfry 3.039.000 tonn, z tych 1.714.266 tonn dla ładunku.

Tonnaż francuski niewyekwipowany wynosił w tymże czasie 400.000 tonn rej. brutto. Z 4.500 statków francuskich wyekwipowanych, 1900 jest zbudowanych z drzewa, 208 — z żelaza, 25 zaś z materiałów różnych, mieszanych; wszystkie inne są ze stali.

Jeżeli chodzi o środki napędowe, to połowa mniej więcej jest poruszana parą, 200 — motorami; prócz tego istnieje 310 żaglowców z motorem pomocniczym i 1650 żaglowców bez motoru.

Od czasu wojny udoskonalono poważnie budowę i urządzenie statków specjalnych (naftowców, chłodni itp), jak również budowę wspaniałych statków pasażerskich, które podtrzymują stały kontakt Francji z najważniejszymi ośrodkami świata całego.

Towarzystwa okrętowe francuskie rozwinęły też „tramping", wynoszący obecnie 500.000 tonn rej. brutto.

Oto główne towarzystwa okrętowe:
La Compagnie Générale Transatlantique,
Les Messageries Maritimes,
Les Chargeurs Réunis,
Les Transports Maritimes à Vapeur,
Les Compagnies Paquet, Cyprien Fabre, Frayssinet. Havraise Péninsulaire, Sud-Atlantique, etc.

STAN LICZEBNY MARYNARKI HANDLOWEJ

31 grudnia 1934 stan liczebny marynarki handlowej wynosił, z żaglowcami i parowcami włącznie, 16.043 statki o pojemności ogólnej 1.087.111 tonn.

W porównaniu z rokiem 1933 wykazuje kontyngent z 34-go ubytek 171 statków i 215.514 tonn.

Na żaglowce przypada cyfra 12.423 statków i 214.358 tonn, a na parowce — 3.620 statków i 1.592.753 tonn.

Flota francuska powiększyła się o 506 jednostek morskich o pojemności 13.702 tonn, wybudowanych we Francji, i o 54 jednostki o pojemności 16.988 tonn, wybudowane za granicą.

LES PORTS FRANÇAIS

Par suite de l'étendue considérable de ses côtes, la France est dotée de nombreux ports de commerce, (les statistiques officielles en comptent 89) dont l'outillage s'efforce de répondre aux besoins croissants du trafic.

Au cours de 1935 le trafic total a été de:

1) Poids des marchandises: 45.319.263 tonnes dont: 33.470.000 tonnes aux entrées et 11.848.563 aux sorties.
2) Tonnage de jauge: 141.116.058.
3) Nombre de navires: 166.335.
4) Nombre de voyageurs: 3.634.742.

Les principaux ports sont, par ordre d'importance:

MARSEILLE, grand port de transit international et tête de lignes de navigation;

ROUEN, port fluvial et maritime qui a le plus vaste bassin à pétrole.

LE HAVRE, port d'arrivée du coton, du café, des bois exotiques, de la laine, du cuivre et des phosphates.

DUNKERQUE, avec ses silos à grains, ses frigorifiques, ses pipe lines, etc.

BORDEAUX, grand port du sud-ouest, en relations avec presque toutes les parties du monde.

NANTES, à la fois fluvial et maritime.

CAEN, SETE, BOULOGNE, CALAIS, LA ROCHELLE et la PALISSE réunis BREST, DIEPPE, St. MALO.

L'outillage de tous ces ports, en ce qui concerne la manutention des marchandises, est constamment perfectionné et adapté à leur genre de trafic.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION INTERNATIONALE

Dans son ensemble, notre trafic de mer a occupé, en 1934, 45.658 navires avec ou sans moteurs, d'une capacité de 96.938.072 tonneaux de jauge.

Comparativement à 1933, il y a une diminution de 853 navires et 2.609.706 tonneaux.

Les diagrammes No 1 et No 2 présentent distinctement le mouvement de l'entrée et celui de la sortie. Il ressort de ces diagrammes que c'est surtout à l'entrée que se manifeste l'activité de notre mouvement maritime.

Aussi, en 1915, le tonnage des navires chargés ayant fréquenté nos ports représentait à l'entrée 23.952.902 tonneaux contre 9.115.231 tonneaux à la sortie, soit pour 100 tonneaux à l'entrée, 41 tonneaux 45 à la sortie. Les chiffres de la dernière année correspondent à 83,81 à la sortie contre 100 à l'entrée. La différence (16,9) représente le tonnage centésimal des navires qui, entrés avec chargements, ont dû, par suite de la rareté du frêt d'exportation, repartir sur lest.

En 1934 la proportion pour 100 de tonnage d'entrée a été de 26,36 pour les navires français et 73,64 pour les navires étrangers—ce dernier chiffre se décompose comme suit:

Pavillon	1934	1933
Anglais .	32,50 p. 100	33 p. 100
Allemand.	11.04 —	12,15 p. 100
Italien . .	9.63 —	10.18 —
Américain	5.94 —	5.82 —
Hollandais	4.98 —	4.62 —
etc.		

Le relevé qui suit fait connaître, pour l'année 1934, la part prise par nos navires et les navires étrangers dans l'Intercourse entre la France et les Colonies ou pays de protectorats autres que l'Algérie, la Tunisie et le Maroc.

Entrée.	Tonnage	Pourcentage
Navires Français	4.349.519	67%
„ étrangers	2.156 950	33%
Sortie		
Navires Français	3.264.265	89%
„ étrangers	404 705	11%

MOUVEMENT MARITIME DANS LES PORTS FRANÇAIS

En 1934, le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées dans nos ports a atteint 48.860.970 tonnes métriques, savoir:

Déchargements	
marchandises provenant des ports étrangers . . .	30.474.494
marchandises provenant des ports français . . .	5.001.733
	35.476.227
Chargements	
marchandises destinées aux ports étrangers et provisions de bord . . .	8.384.010
marchandises destinées anx ports français . . .	5.001.733
	13.384.743

Les 35.476.327 tonnes déchargées ont été apportées par 70.143 navires jaugeant 62.426.459 tonneaux, ce qui représente en moyenne 552 kgs. par tonneau de jauge.

Les résultats correspondants à la sortie sont: 13.384.473 tonnes chargées, sur 37.274 navires jaugeant 50.482.170 tonnes – soit une portée moyenne par tonneau de 265 kgs.

Le port de ROUEN figure en tête de ceux où le trafic offre le plus d'activité. Pendant l'année 1934, sa part dans les transports maritimes a été de 8.250.336 tonnes de 1000 kgs. LE HAVRE en compte 6.071.418 — MARSEILE 5.521.487— DUNKERQUE 4.108.892 — BORDEAUX 3.415.257 — PORT DE BONE 8.278.635 — NANTES 2.073.940 — CAEN 1.679.218 — St. LOUIS DU RHONE 1.374.286 — SETE 1.180.962 — BOULOGNE 1.045.048 — CALAIS 958.555 — DIEPPE 649.658 — PAUILLAC 626.979 — BREST 614.350 — BAYONNE 613.014 — LORIENT 575 685 — LA ROCHELLE 479.080 — NICE 475.259 — ST. NAZAIRE 441.004.

ARMEMENT FRANÇAIS

Au 31 Décembre 1935, la flotte marchande Française atteignait, d'après les statistiques de Lloyd, un tonnage de 3.039.000 tonneaux dont 1.714 266 de cargos.

Le tonnage français désarmé s'élevait, à la même époque à 400.000 tonneaux bruts. Sur les 4.500 navires composant l'armement français, 1.900 environ sont en bois, 208 en fer, 25 du type composite; les autres sont en acier.

Au point de vue du mode de propulsion. la moitié environ sont à vapeur, 200 à moteur, 310 à voile et moteur auxiliaire, et 1650 sont à voile.

Depuis la guerre, un effort considérable a été réalisé tant pour la construction et l'aménagement de navires spéciaux (navires pétroliers, cales frigorifiques, etc) que pour la construction des magnifiques unités qui relient notre pays aux grands centres mondiaux.

En outre, les compagnies françaises ont développé le „tramping“ qui comprend actuellement 500.000 tonneaux bruts.

Les principales compagnies de Navigation sont:

La Cie Générale Transatlantique
Les Messageries Maritimes
Les Chargeurs Réunis
Les Transports Maritimes à Vapeur
Les Compagnies Paquet, Cyprien Fabre, Frayssinet, Havraise Péninsulaire, Sud-Atlantique, etc.

EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE.

Au 31 décembre 1934, l'effectif de la marineMarchande comprenait, bâtiments à voiles et à vapeur réunis, 16.045 navires jaugeant 1.087.111 tonneaux.

Par rapport à 1933, l'effectif de 1934 est en diminution de 171 navires et de 215.514 tonneaux.

On compte pour la flotte à voiles. 12.423 navires, et 214.358 tonneaux et pour la flotte à vapeur 3.620 navires et 1.592.753 tonneaux.

Notre flotte s'est accrue de 506 navires jaugeant 13.702 tonneaux construits en France et 54 navires jaugeant 16 988 tonneaux construits à l'étranger.

STOCZNIE FRANCUSKIE

Francja posiada obecnie 18 wielkich stoczni okrętowych, rozporządzających 90 warsztatami poszczególnymi.

Urządzenie tych stoczni jest wzorowe. Zatrudniają one, a w każdym razie mogą zatrudniać 50.000 robotników i produkować z łatwością pół miliona tonn pojemności ładunkowej. Dodajmy do tego około 10 stoczni mniejszych, służących do budowy jednostek o tonnażu średnim i małym, oraz cały szereg niewielkich stoczni, wyspecjalizowanych w wyrobach z drzewa i z których 20 mniej więcej może produkować statki 200 tonnowe. Całokształt tej wytwórczości odpowiada 400 milionom franków kapitału zakładowego.

Oto rozmieszczenie geograficzne tych stoczni:

1. MORZE PÓŁNOCNE.

Chantiers de France w Dunkierce. Statki handlowe wszelkiego rodzaju o najróżniejszym tonnażu, okręty wojenne, torpedowce, kontr-torpedowce, łodzie podwodne, traulery.

2. KANAŁ LA MANCHE.

Chantiers Augustin Normand w Hawrze. Łodzie podwodne, kontr-torpedowce, statki handlowe o średnim tonnażu, traulery, yachty.

Chantiers de Normandie w Rouen.
Forges et Chantiers de la Méditerranée w Granville. Pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, statki handlowo-pasażerskie i handlowe o wszelkim tonnażu.

Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) w le Trait par Duclair—torpedowce, łodzie podwodne, statki handlowe o wszelkim tonnażu, holowniki, traulery.

3. OCEAN.

Chantiers et Ateliers de St. Nazaire (Penhoët) i *Chantiers de Normandie w St. Nazaire* — pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, statki pasażersko-handlowe i handlowe wszelkiego tonnażu.

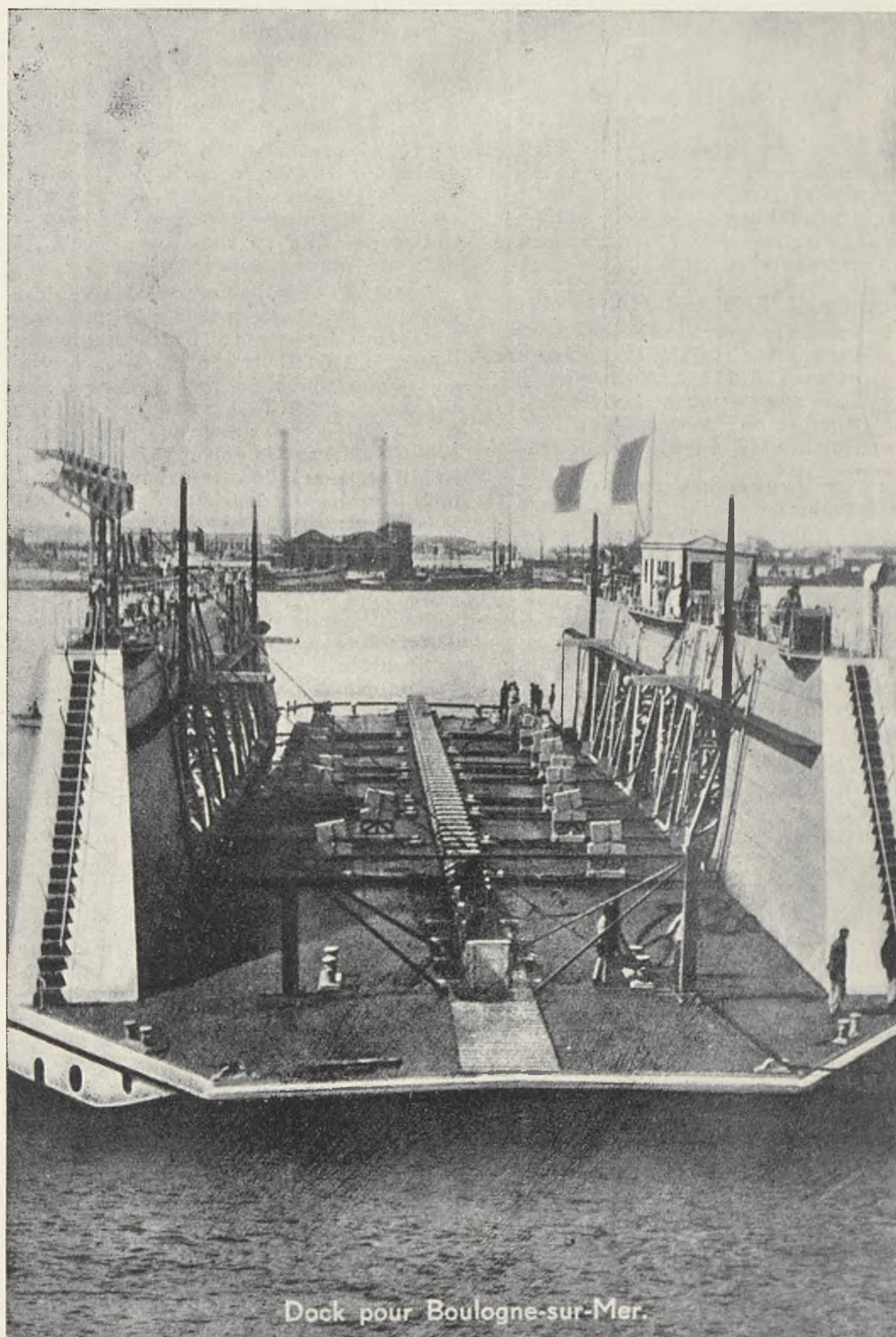
Chantiers et Ateliers de la Loire w St. Nazaire i w Nantes — pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, łodzie podwodne, statki pasażersko-handlowe i handlowe wszelkiego typu.

Chantiers Dubigeon w Nantes—torpedowce, statki handlowe średniego tonnażu, statki przewozowe, traulery.

Ateliers et Chantiers de Bretagne w Nantes — łodzie podwodne, kontr-torpedowce, statki handlowe o średnim tonnażu, statki przewozowe, traulery.

Chantiers Navals Français w Caen i w Bordeaux — torpedowce i łodzie podwodne, statki handlowe o wszelkim tonnażu, węglarki, cysterny morskie, promy, lewary.

Société d'Exportation des Chantiers de la Gironde w Bordeaux i Cherburgu, okręty wojenne, statki pasażersko - handlowe, statki handlowe wszelkich typów i rozmiarów.



Francuski dok „mokry“ służy do podnoszenia okrętów na Północnem morzu

S-té Anonyme des Travaux Dyba w Bordeaux — torpedowce i statki handlowe o wszelkim tonnażu, holowniki.

Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Quest w Bordeaux — statki handlowe o wszelkim tonnażu.

4. MORZE ŚRÓDZIEMNE.

S-té Prevençale de Constructions Navales w Ciotat — statki handlowe i pasażersko-handlowe, martiques.[1])

Chantiers Navals et Chaudronnerie (kotłownia) *du Midi w Marsylji* — statki handlowe o średnim tonnażu.

Chantiers et Aleliers de Pravence w Port de Boue – torpedowce, statki pasażersko - handlowe o wszelkim tonnażu.

Chantiers Généraux w Cette — holowniki, łodzie przewozowe, czółna, traulery.

Forges et Chantiers de la Méditerranée w La Seyne: traulery.

5. WNĘTRZE KRAJU.

Ets. Schneider et Cie w Châlens s/Seane — łodzie podwodne, tabor wodny.

Oto dane statystyczne pod kątem handlu z zagranicą:

Import

1934	pojemn. w tonn.	1.000 fr.
Statki morskie:		
drewniane	827	3.497
żelazne lub stalowe:		
wojenne	„	„
handlowe	12.672	28.043
Kadłuby okrętów:		
z drzewa . . .	145	184
z żelaza lub stali .	„	„
Statki rzeczne:		
z drzewa	692	274
z żelaza lub stali .	8.443	8.882
Łodzie do rozbierania okrętów:		
z drzewa	369	4
napół metalowe . .	„	„
Łodzie motorowe . . .	246	1.371
Razem .	23.394	42.254

Eksport

1935	pojemn. w tonn.	1.000 fr.
Statki morskie:		
drewniane	1.834	521
żelazne i stalowe:		
wojenne	„	„
handlowe	89.306	17.440
Kadłuby okrętów:		
z drzewa	16	28
z żelaza lub stali .	„	„
Statki rzeczne:		
z drzewa	110	476
z żelaza lub stali .	1.638	2.309
Łodzie do rozbierania okrętów		
z drzewa	130	1
napół metalowe . .	3.320	447
Łodzie motorowe . . .	237	1.851
Razem .	96.591	23.073

Budowa statków i okrętów francuskich jest przemysłem luksusowym i zaleca się ze względu na staranność i na wykończenie każdego poszczególnego statku.

Statki pasażerskie takie, jak Le Paris, Normandie, współczesny olbrzym mórz, są tego wymownym i wspaniałym przykładem.

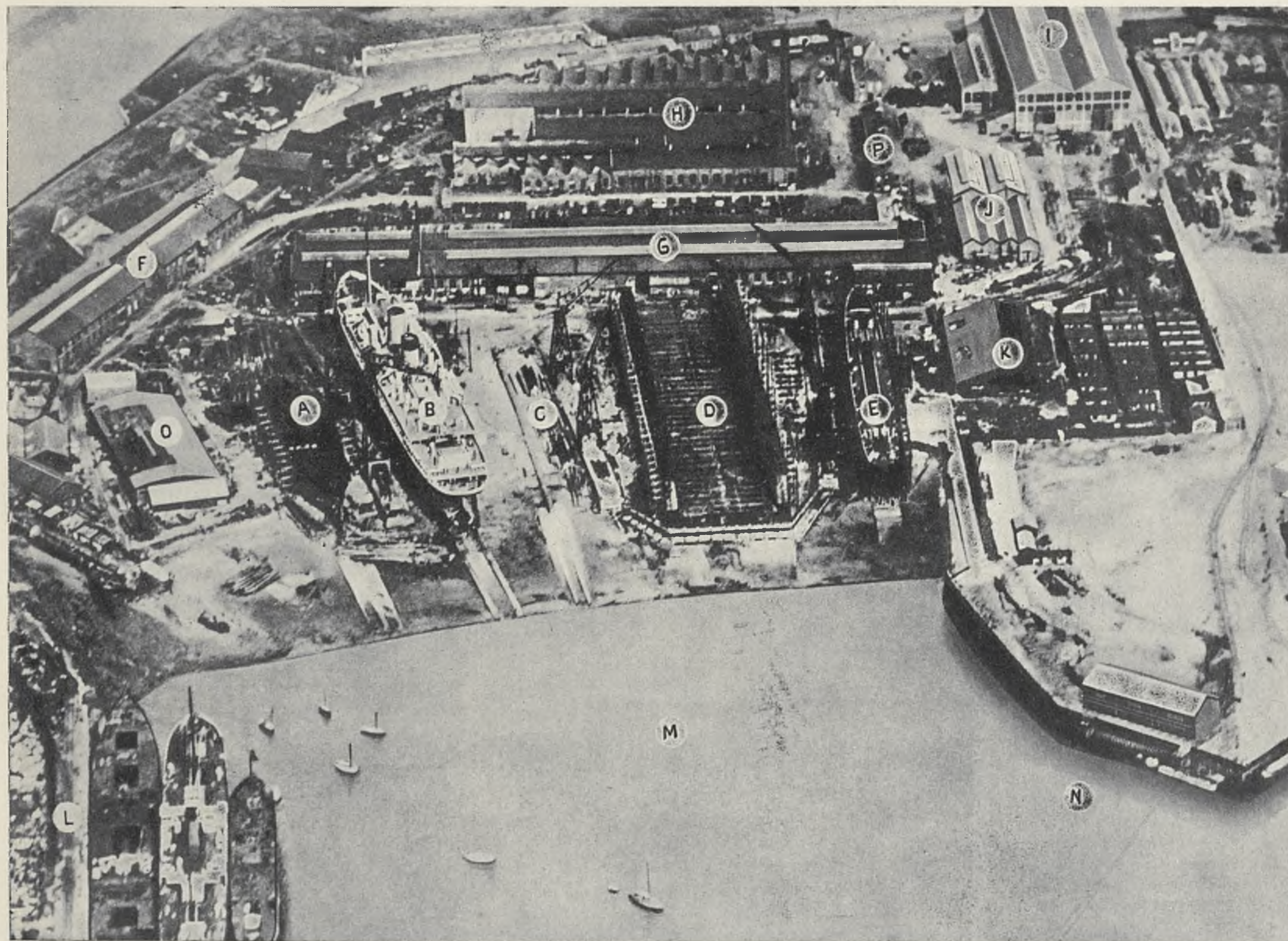
Klientela nasza zmienia się z roku na rok. Ale śmiało rzec można, że niema obecnie ani jednej marynarki wojennej, któraby nie posiadała przynajmniej jednego produktu naszych stoczni.

W roku 1926 np. dostarczyliśmy statków Łotwie.

Również w 1926 zaopatrzyliśmy we flotę handlową Włochy, Grecję, Wielką Brytanię, Holandię i t. d.

Zaznaczamy dla informacji handlowej, że najważniejsze stocznie w Dunkierce, St. Nazaire i w Hawrze, oraz niektóre stocznie śródziemnomorskie połączyły się pod względem biurowym w jedną całość, której wyrazem jest ekspozytura p. n. „Union des Cinq Chantiers Français de Constructions" Navales 6, rue Aubeл w Paryżu.

[1]) Nazwa miejscowości w Prowancji, stąd nazwa łodzi używanych na Południu.



Ogólny widok stoczni przy porcie francuskim Dunkerka, widać kilka statków budowanych, kontrtorpedowiec i dok, dalej warsztaty, magazyny

LES CONSTRUCTIONS NAVALES

La France compte actuellement 18 grands chantiers de constructions navales possédant au total près de 90 cales.

Merveilleusement outillés, ces chantiers susceptibles d'occuper 50.000 ouvriers pourraient aisément construire 500.000 tonneaux de jauge brut par an. On doit ajouter à ce nombre une dizaine de chantiers de moyenne importance capables de construire toutes les unités de moyen et petit tonnage, et une multitude de petits chantiers, spécialisés, pour la plupart, dans le travail du bois et parmi lesquels une vingtaine sont capables de construire des bâtiments de plus de 200 tonneaux. L'ensemble correspond à un capital investi de plus de 400 millions de francs.

La répartition géographique de ces chantiers est la suivante:

1) MER DU NORD.

Chantiers de France, à Dunkerque. Navires de commerce de tout genre et de tout tonnage, navires de guerre, torpilleurs, contre-torpilleurs, sous-marins, chalutiers.

2) MANCHE.

Chantiers Augustin Normand, au Havre. Submersibles, contre-torpilleurs, navires de commerce de moyen tonnage, chalutiers, yachts.

Chantiers de Normandie, à Rouen.

Forges et Chantiers de la Méditerranée, à Granville. Cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs, paquebots et navires de commerce de tout tonnage.

Chantiers de la Seine Maritime (Worms & Co) à Le Trait par Duclair (Seine Inférieure)—torpilleurs, sous-marins, navires de commerce de tout tonnage, remorqueurs, chalutiers.

3) OCEAN.

Chantiers et Ateliers de St. Nazaire (Penhoët) et *Chantiers de Normandie*, à St. Nazaire. Cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs, paquebots et navires de commerce de tout tonnage.

Chantiers et Ateliers de de la Loire, à St. Nazaire et à Nantes — cuirassés, croiseurs, contre - torpilleurs, sous-marins, paquebots et navires de commerce de tout genre.

Chantiers Dubigeon, à Nantes—torpilleurs, navires de commerce de moyen tonnage, chalands, chalutiers.

Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes. Submersibles, contre-torpilleurs, navires de commerce de moyen tonnage, chalands, chalutiers.

Chantiers Navals Français à Caen et à Bordeaux. Torpilleurs et submersibles, navires de commerce de tout tonnage, charbonniers, cargos-citernes, matériel flottant, appareils de levage.

S-té d'Exportation des Chantiers de la Gironde, Bordeaux et Cherbourg, navires de guerre, paquebots, navires de commerce de tous types et de toutes dimensions.

S-té Anonyme des Travaux Dyba, à Bordeaux. Torpilleurs et navires de commerce de tout tonnage, remorqueurs.

Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest, à Bordeaux. Navires de commerce de tout tonnage.

4) MEDITERRANEE.

S-té Provençale de Constructions Navales. à la Ciotat. Paquebots, navires de commerce de tout tonnage.

Chantiers Navals et Chaudronnerie du Midi, Marseille—Martigues, navires de commerce de moyen tonnage.

Chantiers et Ateliers de Provence, à Port de Bouc. Torpilleurs, paquebots et navires de commerce de tout tonnage.

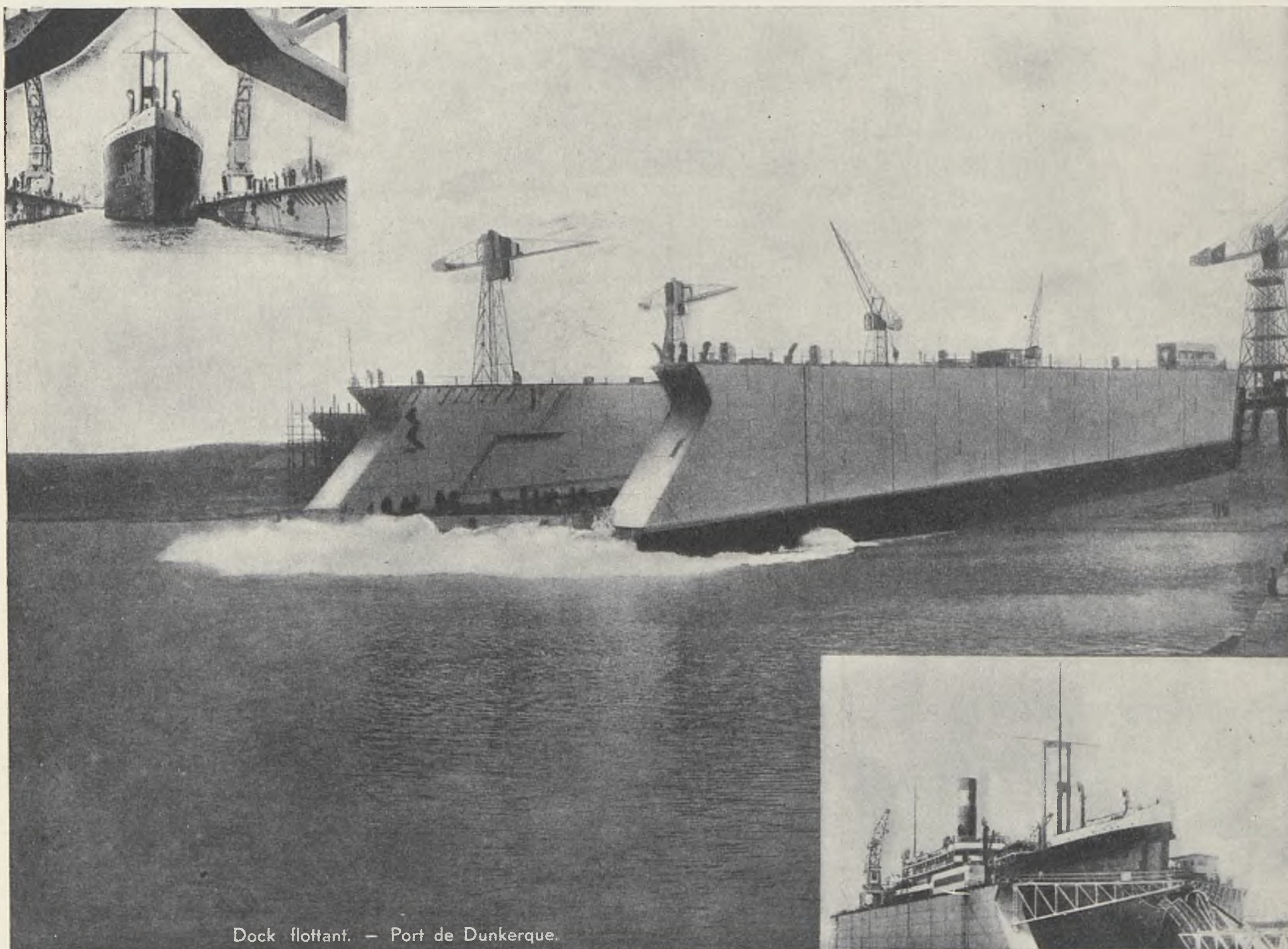
Chantiers Généraux à Cette. Remorqueurs, chalands, canots. chalutiers.

Forges et chantiers de la Méditerranée à la Reyne.

5) INTERIEUR DU PAYS.

Ets. Schneider et Cie., à Chalon s/Saone. Submersibles et matériel flottant.

Au point de vue commerce extérieur, les statistiques sont données ci-dessous:


Dock flottant. — Port de Dunkerque.

Dok okrętowy w porcie Dunkierka. Ilustracje obok uplastyczniają statek wchodzący do tegoż doku i statek w doku

Importations 1934	tonneaux de jauge	1000 frs.
Bâtiments de mer:		
en bois	827	3.426
en fer ou acier:		
de guerre . . .	„	„
de commerce . .	12.672	28.043
Coques de bâtiments de mer:		
en bois	145	184
en fer ou acier .	„	„
Bateaux de rivière:		
en bois	692	274
en fer ou acier .	8.443	8.881
Embarcations à dépecer:		
en bois	360	4
doubles en métal .	„	„
Embarcations automobiles	246	1 371
Total . .	23.394	42.254

Exportations 1935	tonneaux de jauge	1000 frs.
Bâtiments de mer:		
en bois	1.834	521
en fer ou acier:		
de guerre	„	„
de commerce . .	99.306	17.440
Coques de bâtiments de mer:		
en bois	16	28
en fer ou acier .	„	„
Bateaux de rivière:		
en bois.	110	476
en fer ou acier .	1.638	2.304
Embarcations à dépecer:		
en bois	130	1
doubles en métal .	3.320	447
Embarcations automobiles	237	1.851
Total . .	96.591	23.073

La construction navale française est üne construction de luxe qui se recommande par le soigné et le fini de ses productions.

Des paquebots comme le Paris, Normandie, le géant des mers, en sont les vivants et les merveilleux témoignages.

Nos meilleurs clients varient grandement d'une année à l'autre. On peut dire qu'il n'est pas, à l'heure actuelle, de marines de guerre qui ne possède une production de nos chantiers.

A titre de renseignements, nous citerons en 1926 — la Lettonie.

Pour les navire de commerce, nous avons fourni, en 1926, l'Italie, la Grèce, la Grande Bretagne, les Pays-Bas, etc.

Au point de vue commercial, il n'est pas inutile de signaler que cinq de nos plus importants chantiers, les Chantiers de France à Dunkerque, les Chantiers de Normandie à St. Nazaire, les Chantiers de Granville au Havre, (dépendant de la S-té des Forges et Chantiers de la Méditérranée) les Chantiers de la Seyne à Toulon (dépendant de la même société) et les chantiers de Penhoët à St. Nazaire ont groupé leurs services commerciaux dans „l'Union de Cinq chantiers français de Constructions Navales“, 6-bis, rue Auber à Paris.

ORGANIZACJA STOCZNI FRANCUSKICH

Aparatura biurowa wielkiej stoczni francuskiej jest organizacją zakreśloną na ogromną skalę, skalę, której się nie domyślają laicy, jeżdżąc statkami, pochodzącymi z warsztatów okrętowych Francji. Zwiedzenie dokładne takiego biura wymagałoby paru dni czasu, opis szczegółowy zająłby kilkanaście stronic druku. Poprzestańmy więc na rysach zasadniczych:

Na dole mieszczą się *biura sekretarjatu*, czyli korespondencja. Tu pracuje sekretarz generalny, korespondenci i maszynistki. Dział ten zajmuje środek parteru, jest położony nieopodal gabinetów dyrekcji.

Znaczną część korespondencji, którą tu segregują dwa razy dziennie, stanowią listy od wielkich czasopism francuskich, niemieckich, angielskich i amerykańskich. Niezwłocznie wysyła się odpowiedź dziennikarzom i naukowym pracownikom z całego świata, zasięgającym informacji, bądź też proszącym o inseraty. Na listy o charakterze specjalnym odpowiada kierownik-inżynier. Listy są dyktowane stenografom, a nawet fonografowi rejestrującemu: ilość ich jest wręcz przytłaczająca, pośpiech jest nieodzowny, jeżeli nie chce się wytwarzać niedopuszczalnych zaległości. Sekretarz generalny winien przeczytać każdy list, który wychodzi z biura. On też podpisuje wszystkie listy, z wyjątkiem najważniejszych, które przedstawia dyrekcji do podpisu. Ilość listów wysyłanych przewyższa jeszcze ilość listów otrzymywanych przez biuro: nie wszyscy dostawcy pozamiejscowi odpowiadają na zapytania, dotyczące cen, a dostawcy miejscowi korzystają często z telefonu, zamiast wdawać się w korespondencję.

Z końcem roku sekretariat sprawdza dokładnie rocznik korespondencji z każdą firmą poszczególną, z każdą jednostką. Po dwóch latach dany rocznik złożony zostaje w archiwach Towarzystwa.

Z sekretariatem sąsiaduje *wydział sprzedaży*, nad którym nie mamy powodu się rozwodzić, gdyż jest on identyczny z wydziałami sprzedaży wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych. Stąd przechodzimy do buchalterii, znajdującej się również na dole, ponieważ obejmuje ona kasę, do której inkasenci winni mieć łatwy dostęp. Buchalteria stoczni prowadzi, poza zwykłymi czynnościami buchalteryjnymi, statystykę, a mianowicie notuje zestawienia kosztów, oraz wzrost lub spadek kosztów produkcji. Statystyki te są prowadzone z miesiąca na miesiąc.

A teraz przechodzimy do najważniejszego *działu konstrukcji morskich*, a mianowicie do wydziału kosztorysów. Sama nazwa wskazuje, jaki jest zakres pracy tego wydziału. Tu bowiem elaborują kosztorys każdego zamówienia, tu powstaje zasadnicza treść odpowiedzi na listy w kwestii budowy nowych statków.

Wydział techniczny, do którego prowadzą nas stamtąd, zajmuje dwie trzecie ogromnej nieruchomości Nic dziwnego: oddział rysowników jest niezmiernie doniosłą częścią tej skomplikowanej maszynerii. Dalej widzimy archiwa techniczne. Rozwój tych działów pochodzi stąd, że przemysł okrętowy polega na budowie najróżniejszych typów jednostek w bardzo ograniczonych ilościach egzemplarzy poszczególnych typów.

To też *tayloryzacja fabrykacji* jest prawie niemożliwą rzeczą w tym przemyśle, w przeciwieństwie do innych branży, gdzie widzimy tak często robotę seryjną.

Służba techniczna obejmuje gabinety inżynierów, biuro rysownicze, biuro powielaczy, pracownie fotograficzne i archiwa techniczne. Na czele wydziału stoi główny inżynier, przy boku którego pracują inżynierowie wyspecjalizowani w różnych rodzajach statków, np. specjaliści od łodzi podwodnych, od torpedowców, yachtów, motorów Diesel, kotłów, maszyn parowych itd. itd. Inżynierowie ci są, z pomocą rysowników, twórcami nowych typów jednostek marynarki, po czym sprawdzają w szeregu prób rezultaty swoich koncepcji, zrealizowanych przez warsztaty i ustalają, czy istotnie przewidywania i założenia ich były słuszne. Wyciągają stąd wnioski na przyszłość, na dalszą pracę i twórczość przemysłową.

Rysownicy wykonywują projekty ogólne, co jest rzeczą stosunkowo łatwą‘ oraz plany szczegółowe, które stanowią podstawę fabrykacji, budowy okrętów i nakładają, rzecz jasna, wielką odpowiedzialność na ich wykonawcę. Budowa jednej łodzi podwodnej, obliczonej na tysiąc ton, wymaga sporządzenia mniej więcej 2.200 planów, które to plany z kolei wymagają 30.000 dni pracy jednego rysownika. Jak widzimy, są to swego rodzaju samoistne warsztaty, mają one oddzielną kalkulację kosztów, a czas zużyty przez rysowników wliczany jest w koszta produkcji, czyli w cenę zamówienia.

Każda poszczególna część statku ma swój sztab rysowników - specjalistów. Istnieje również t. zw. „latająca ekipa“, która pracuje i tu i owdzie, stosownie do potrzeb chwili. Na czele każdej grupy stoi inżynier, szef sekcji. Rysownicy są to młodzi ludzie, którzy odbyli studia fachowe w szkołach wyższych rysunku, głównie w Hawrze i w Nantes, gdzie istnieją najpoważniejsze zakłady tego typu. Ale po tych studiach teoretycznych musi rysownik odbyć conajmniej 10 letnią praktykę, aby stanąć doprawdy na wysokości zadania.

Plany wykonane ołówkiem odsyłają rysownicy *do biura powielania*, które je utrwalają w odpowiedniej ilości egzemplarzy; i tu pracują specjaliści tym tylko zatrudnieni.

Na najwyższym piętrze gmachu mieszczą się zazwyczaj *pracownie fotograficzne*, które robią zdjęcia przy dziennym świetle lub przy świetle olbrzymich maszyn elektrycznych o sile najpotężniejszych reflektorów.

Wreszcie w podziemiach gmachu znajdują się *archiwa i biblioteka stoczni*. Mamy tu archiwa buchalteryjne, techniczne i wogóle historię wszystkich działów, w szeregu kopii i odbitek skrzętnie przechowywanych z roku na rok. System kartotekowy pozwala bibliotekarzowi orientować się błyskawicznie w ogromnym materiale, nagromadzonym tu z biegiem czasu. Archiwa te stanowią kapitał doświadczenia, tak doniosły, że

nowe powstające stocznie nie mogą się obyć bez wglądu w archiwa swych sąsiadów; brak materiału historycznego i możności porównania rozwoju cen i techniki w ich wzajemnym stosunku upośledza je poprostu. Duplikat każdego dokumentu posiadają biura stoczni w oddzielnym gmachu, zabezpieczając się w ten sposób od zniszczenia archiwów przez pożar.

Jest to najpobieżniejszy szkic organizacji biurowej, jeżeli chodzi o wielkie stocznie. Są one również wyposażone we wszelki komfort współczesny, niezbędny do wytężonej i intensywnej pracy. Ogrzewanie centralne, wentylacja, umeblowanie, były przedmiotem istnych studiów fachowców, powołanych do tych instalacji. Ciekawym szczegółem jest pieczołowita troska o nieakustyczność gmachu, sprzyjającą skupieniu, tak ważnemu dla wydajności pracy i dla nerwów pracownika. Sufity zostały wyłożone filcem, na który nałożono z wierzchu warstwę gipsu. Posadzki są wykonane z jednej sztuki, bez spojeń, na warstwie korkowej. W korytarzach leżą dywany kauczukowe. Dołączmy do tego czynnik ogromnej wysokości plafonów, a otrzymamy maksimum izolacji, ideał każdego człowieka, pracującego umysłowo.

Jeżeli chodzi o najnowsze stocznie francuskie, to zaznacza się tu na każdym kroku dbałość o estetykę, cechę zasadniczą wszelkiej twórczości tego kraju, gdzie Bóg i ludzie złożyli się na tyle piękna zarówno na lądzie jak i na morzu!

BUDOWA OKRĘTÓW NA STOCZNIACH ŚWIATA

„Lloyd's Register of Shipping" podaje, że ogólny tonaż okrętowy świata na 1 lipca r. b. wynosił 64 miljony ton, czyli znacznie mniej niż w latach poprzednich, kiedy to dochodził do 73 miljonów ton.

Według tegoż najbardziej miarodajnego źródła w r. b. 18 milj. ton okrętów we wzmiankowanym tonażu jest w wieku powyżej lat 20, czyli niezadługo będzie wymagało renowacji.

Inż. G. Niemiec, jeden z naszych oficjalnych znawców budownictwa okrętowego, podaje następujące liczby wybudowanych okrętów na stoczniach świata w poszczególnych latach:

	Liczba statków	pojemność tony
1927	802	2.285.679
1928	869	2.699.239
1929	1.012	2.793.210
1930	1.084	2.889.472
1931	596	1.617.115
1932	307	726.591
1933	330	489.016

Dalej pisze inż. G. Niemiec („Polska Gospodarcza" Nr. 46 r. b.):

„Obecnie w perspektywie kilku lat jest widoczne, że miesiące letnie 1933 r. były „dnem" kryzysu w budownictwie okrętowym, jesienią bowiem i zimą tegoż roku w raportach i sprawozdaniach mówi się już niejednokrotnie, choć na razie bardzo ostrożnie i z zastrzeżeniami, o lekkiej poprawie, a nawet przewiduje się tendencję rozwojową w tej gałęzi przemysłu.

Jak się już wkrótce okazało — przewidywania te nie były bez słuszności, a znalazły one w znaczniejszym, aniżeli przypuszczano, stopniu wyraz w latach 1934 i 1935, w których daje się zanotować kolosalny wprost rozwój budownictwa okrętowego.

Oto liczby, dotyczące tego okresu: w roku 1934 zbudowano 536 statków o pojemności 967.419 ton, w roku 1935 zbudowano 649 statków o pojemności 1 302.080 ton.

A jakie są perspektywy na rok 1936?

Dane za I półrocze 1936 r. upewniają nas, że poprawa lat ostatnich nie osiągnęła jeszcze punktu kulminacyjnego, i że najbliższy okres rokuje dalszy wzrost nowo-budowanego tonażu. Według przewidywań optymistów z początku b. r.— liczba nowo-zbudowanego tonażu miała osiągnąć w 1936 r. ok. 1.6 milj. ton — co uważano za wspaniały rezultat. Tymczasem, na podstawie poniższych danych za pierwsze 3 kwartały b r. (które podaję dla ilustracji dalszej stałej tendencji zwyżkowej, objawiającej się w każdym kwartale) — można bez ryzyka przewidzieć, że rok 1936 zamknięty zostanie kwotą, przewyższającą 750 nowozbudowanych statków o całkowitym tonażu, wahającym się około 1 8 milj. ton.

	Liczba statków	Pojemność tony
I kwartał 1936	148	396.676
II „ „	230	466.812
III „ „	258	515.933
Razem:	636	1.379.421

Jak z przytoczonych liczb widać, jeden tylko kwartał 1936 r. (III) był lepszy dla przemysłu okrętowego, aniżeli cały rok 1933.

Osiągnięcie takiego rezultatu w b. r. (1.8 milj. ton), będzie niebywałym sukcesem w okresie ostatnich lat. a liczby tegoroczne przekroczą nie tylko liczby wszystkich lat kryzysowych od 1931 do 1935, ale zbliżą nas bardzo poważnie do osiągnięć roku 1930, który był prawdziwym okresem „prosperity" przemysłu okrętowego.

Dla lepszego zobrazowania obecnej wyjątkowej sytuacji na światowym rynku morskim zaznaczę jeszcze, że w porównaniu do dna kryzysu (1933 r.) wytwórczość przemysłu okrętowego wzrosła w 1935 r. o z górą 165%, w roku zaś upływającym przekroczy prawdopodobnie 260% wytwórczości w 1933 r."

GOSPODARKA REPUBLIKI FRANCUSKIEJ W ROKU 1936

Wewnętrzne życie gospodarcze Francji kształtują zapobiegliwe zarządzenia Rządu.

Zarządzenia te w końcu r. b. wytworzyły szereg zjawisk gospodarczych: ogólną zniżkę oprocentowania, dewalucację franka, 40-godzinny tydzień pracy, upaństwowienie przemysłu wojennego i t. p.

Zjawiska te jako niezmiernie ważkie i wywierające decydujący wpływ na kształtowanie się gospodarki Republiki Francuskiej, wymagają bardziej szczegółowego omówienia.

Omówienie tych zjawisk niezmiernie rzeczowo i trafnie podaje dr. Roman Battaglia w Nr. 46 „Polski Gospodarczej" r. b. wobszernym artykule, z którego fragmenty przytaczamy.

„W związku z reformą monetarną Rząd francuski postanowił przeprowadzić OGOLNĄ ZNIŻKĘ OPROCENTOWANIA. W obliczu paniki walutowej przed dewaluacją, pragnąc przeciwdziałać dalszemu odpływowi złota — Bank Francji podwyższył stopę dyskontową z 3% do 5%. W dn. 8/X stopa dyskontowa Banku Francji obniżona została do 2½%, stopa pożyczek pod zastaw papierów procentowych do 3½%, a stopa zaliczek 30-dniowych pod zastaw papierów państwowych z 3% do 2½%. Oprocentowanie bonów skarbowych uległo również obniżce z 3½% do 2³/₈%. W dniu 15/X Bank Francji postanowił ponownie obniżyć stopę dyskontową do 2%, stopę zaś zaliczek 30-dniowych pod zastaw papierów publicznych również do 2%. Obecna stopa dyskontowa Banku Francji jest najniższa z notowanych w tym roku.

„DEWALUACJA FRANKA stworzyła nowe bodźce dla dalszego rozwoju życia gospodarczego i w zasadzie ułatwiła uzdrowienie sytuacji w dziedzinie finansowej i walutowej. Skuteczność tej operacji jednak zależy od tego, czy pewne koła ludności poniosą konieczne ofiary z nią związane, a więc czy nie nastąpi nadmierna zwyżka cen, a w konsekwencji także silna podwyżka płac. Skuteczność operacji zależy także w sposób decydujący od dalszego kierunku polityki finansowej Skarbu, od tego, czy w gospodarce budżetowej stosowana będzie nadal na wielką skalę metoda inflacyjna. W specyficznych warunkach gospodarczych, panujących we Francji, dewaluacja nie usuwa bowiem i nie rozwiązuje zasadniczych trudności, odsuwa je jedynie w czasie i przesuwa na inną płaszczyznę ilościową.

„Wygłoszone w dn. 28/X przez MINISTRA FINANSÓW AURIOLA EXPOSE BUDZETOWE przedstawia sytuację w stosunkowo pomyślnym świetle. Według Ministra Finansów — nie biorąc pod uwagę ulg podatkowych, które zostaną zaproponowane w projekcie reformy fiskalnej, oraz dodatkowych obciążeń, które poniesie Państwo przez przyjście z pomocą lokalnym jednostkom administracyjnym przy reformie ich finasów — dochody w 1937 roku wyniosą 45 390 miln. fr.. a wydatki — 47 200 miln. fr. Preliminowany deficyt wyniósłby więc 1 810 miln. fr. Uwzględniając jednak ulgi podatkowe oraz pomoc finansową dla organizmów lokalnych, preliminowany deficyt budżetu zwyczajnego wzrasta do 3½ mild. fr. Według innych oświadczeń Ministra Finansów wydatki pozabudżetowe Skarbu Państwa wyniosłyby ok. 12 mild. — tak, że łącznie deficyt budżetu zwyczajnego i nadzwyczajnego wyniósłby ok. 15 mild. fr.

„Pesymiści, wychodząc z założenia, że do występujących w ostatnich latach stałych obciążeń pozabudżetowych Skarbu, jak subwencyj dla towarzystw kolejowych, poczt i telegrafów, pożyczek dla kolonij itp., przybyło szereg nowych wydatków, m. in. na zbrojenia i roboty publiczne — obliczając, iż — podczas, gdy dzięki dewaluacji budżet tegoroczny zamknięty zostanie deficytem, wynoszącym „zaledwie" niepełnych 20 mild. fr., to deficyt przyszłoroczny wahać się będzie w granicach 25—30 mild.

„Rząd francuski zamierza walczyć z trudnościami finansowymi przy użyciu różnych środków, jak reformy podatkowej, przerzucenia części wydatków państwowych na Autonomiczną Kasę Amortyzacyjną, pożyczki wewnętrzne, korzystanie z kredytu krótkoterminowego w Banku Francji itp. Do publicznej wiadomości podane zostały w szczególności projekty, dotyczące REFORMY PODATKOWEJ. Reforma ta miałaby z jednej strony uprościć system podatkowy Francji z drugiej jednakowoż zwiększyć i przesunąć obciążenie podatkowe. Na szczególną uwagę zasługuje w projekcie reformy podatkowaj zryczałtowanie podatku obrotowego. Obowiązujące dotychczas 40% opłat podatkowych zastąpione ma być jednolitym podatkiem od obrotu, pobieranym w wysokości 6% od sprzedaży wyprodukowanych towarów, w ostatnim stadium produkcji. Rząd przewiduje, że podatek ten da rocznie 6 mild. fr. Reforma podatkowa przewiduje ponadto podwyższenie podatku dochodowego dla dochodów wyższych od 75 tys. fr. rocznie, z którego to źródła miałoby wpłynąć dodatkowo 250 miln. fr. rocznie. Ponadto uproszczeniu miałby ulec podatek spadkowy; zniesione byłoby ok. 10 drugorzędnych podatków, jak również ułatwienia podatkowe przy tworzeniu filij i fuzjorowaniu towarów akcyjnych.

Obok projektu reformy podatkowej Rząd francuski przedłożył Komisji Finansowej Izby dodatkowe projekty finansowe, jak np. projekt przerzucenia na Kasę Amortyzacyjną płatności emerytur względnie upoważnienia Kasy do wypuszczania specjalnej pożyczki. która dostarczyłaby odpowiednich funduszów na amortyzację i umożliwiła zniesienie pomocy Skarbu Państwa. Projekt reorganizacji działalności Kasy Amortyzacyjnej prowadziłby w praktyce do zawieszenia amortyzacji. Rząd przedłożył również Komisji Finansowej projekt emisji przez Skarb w roku przyszłym pożyczek na sumę 12 mild. fr. z czego 8·5 mild. fr. na cele obrony narodowej, a 3·5 mild. fr. na roboty publiczne.

„Bilans Banku Francji za okres 16—23/X wykazuje wzrost zapasów złota o 2 mild. fr. (z 62·4 do 64·4 mild.). Wzrost ten jest istotnie w dużej mierze wynikiem ponownego dopływu złota, podczas gdy poprzedni wzrost o 5 mild. fr. był w istocie tylko przelewem przez Fundusz Interwencyjny złota na rachunek Banku.

„WPŁYWY PODATKOWE w ostatnich miesiącach zaczynają kształtować się nieco pomyślniej. Charakterystyczny jest przy tym wzrost wpływów z podatków pośrednich, przy spadku wpływów z opodatkowania bezpośredniego. We wrześniu b. r. wpływy z podatków pośrednich były większe w porównaniu z wrześniem ub. r. o 143 miln. fr., stanowiąc 2 020 miln. fr., podczas gdy wpływy z podatków bezpośrednich (543 miln. fr.) były w b. r. o 91 miln. fr. mniejsze. W okresie pierwszych 3 kwartałów roku budż. 1936 wpływy z podatków pośrednich, monopolów i domen państwowych wzrosły w stosunku do analogicznego okresu ub. r. o 295 miln. fr., natomiast w dziedzinie podatków bezpośrednich wystąpiła zniżka znacznie poważniejsza, bo wynosząca 506 miln. fr. — tak, że w rezultacie ogólne wpływy podatkowe w całym omawianym okresie b. r. były niższe o 212 miln. fr. aniżeli w ub. r.

„Wskaźniki, dotyczące wytwórczości i stanu rynku pracy, nie wskazują na poprawy położenia gospodarki francuskiej w okresie podewaluacyjnym. Niewątpliwie, przyczynia się do tego również SYTUACJA NA FRONCIE STRAJKOWYM. Ostatnio, z końcem października przybrał na sile ruch strajkowy w przemyśle włókienniczym okręgów północno-francuskich, a także częściowo rozszerzył się na paryski przemysł elektryczny. Z końcem października ogólna liczba strajkujących robotników wynosiła ok. 19 tys. osób. W ciągu października — nie wystąpiła znaczniejsza poprawa na rynku pracy. Ogólna liczba CAŁKOWICIE BEZROBOTNYCH, która wynosiła w dn. 18/VII 425 tys. i obniżyła się dn. 26/IX do 407 733, wynosiła w dn. 3/X o 856 osób więcej, tj. 408 579, po czym w dn. 17/X wzrosła do 411 610, wreszcie w dn. 24/X obniżyła się do 409 195. Ogółem liczba bezrobotnych jest ostatnio o blisko 40 tys. tj. o przeszło 10%, wyższa, niż przed rokiem.

„W PRZEMYSLE FRANCUSKIM REALIZUJE SIĘ OBECNIE 40-GODZINNY TYDZIEŃ PRACY. W dzienniku urzędowym z dn. 28/X b. r. opublikowany został dekret o wprowadzeniu 40-godzinnego tygodnia pracy w przemyśle metalurgicznym i metalowym przetwórczym, w kopalnictwie węglowym i soli potasowych, w piekarniach okręgu paryskiego itp. Nowy tydzień pracy ma w tych gałęziach wytwórczości być zastosowany z dniem 28/XI b. r. Ponadto w przygotowaniu są dekrety co do wprowadzenia skróconego tygodnia pracy w przemyśle włókienniczym, budowlanym i przemyśle materjałów budowlanych. Wprowadzenie skróconego tygodnia pracy spowoduje w niektórych gałęziach konieczność zwiększenia załóg robotniczych, dochodzącego nawet do 20%, i wobec utrzymania zarobków robotniczych na niezmienionym poziomie, wywoła zwyżkę kosztów robocizny również do 20%, a stad i pewną mniejszą lub większą zwyżke ksztów produkcji. W ten sposób korzyści, wynikające na odcinku cen z dewaluacji, mogą być mocno naruszone.

„WPŁYWY I PRZEWOZY KOLEJOWE nie wskazują. żeby w b. r. nastąpił znaczniejszy wzrost obrotów w stosunku do ub. r. Wpływy z ruchu kolejowego były w b. r. nieco mniejsze niż w ub. r. i wynosiły w ruchu pasażerskim od początku roku do dn. 13/X 2 178 miln. fr. — wobec 2 218 miln. fr. w analogicznym okresie ub. r., tj. mniej o 1·83%, w ruchu zaś towarowym — 5 515 miln. fr. — wobec 5 595 miln. fr. w ub. r., tj. mniej o 1·43%. Wzrosły natomiast nieco przewozy ilościowo, wynoszac od początku b. r. do dn. 20/X 11 708 276 wagonów — wobec 11 686 527 wagonów w analogicznym okresie ub. r.

„Wybitnie uprzywilejowaną dziedziną francuskiej gospodarki jest PRODUKCJA ZBOZA, A ZWŁASZCZA PSZENICY. Ustanowione przez Naczelny Urząd Zbożowy ceny pszenicy odbiegają znacznie od cen tego zboża na rynkach światowych. Monopolistyczna polityka ułatwiona jest w tym roku przez deficytowe zbiory. Według przeprowadzonych ostatnio obliczeń zapasy zboża we Francji wynoszą 1 miln. t, zbiory tegoroczne — 6 750 tys. t, import z Afryki Północnej — 100 tys. t — tak, że ogółem w kompanii zbożowej 1936/37 Francja rozporządzać będzie ilością 7 850 tys. t. zboża. Łącznie ze zbożem siewnym konsumcja zboża wyniesie 8 miln. t, a zatem niedobór wyniósłby ok. 150 tys.



Zdzisław ks. Lubomirski, b. prezydent m. st. Warszawy, członek Rady Regencyjnej z okresu okupacji niemieckiej, prezes licznych towarzystw i instytucji dobroczynnych, był i jest zawsze zwolennikiem przyjaźni polsko-francuskiej podobnie, jak olbrzymia większość ludzi w Polsce. Tych samych przekonań jest i syn ks. Zdzisława p. Jerzy ks. Lubomirski.

Jerzy ks. Lubomirski jest jeszcze stosunkowo młodym człowiekiem, niedawno bowiem dopiero skończył wyższe studja rolnicze, odbył służbę wojskową w wojsku polskiem i zawarł związek małżeński z p. Juliettą Rembielińską z Krośniewic, bardzo żywo reaguje na wszelkie przejawy życia społecznego, idąc w ślady swego zasłużonego ojca.

Wyrazy przyjaźni dla Francji, jakie redakcja „Fl. Pol." usłyszała od ks. Lubomirskich są b. znamienne dla sfer polskiej arystokracji rodowej.



Zdzisław ks. Lubomirski

Jerzy ks. Lubomirski

ton. Wobec tego, że złe warunki klimatyczne wpłynęły ujemnie na jakość zbiorów— tak, że niecała ilość pszenicy, znajdująca się na rynku, będzie nadawać się do przemiału, oraz biorąc pod uwagę, że konsumcja chleba ostatnio zmniejszyła się, a także istnieje konieczność odtworzenia pewnych zapasów pszenicy—szacować należy tegoroczny niedobór zboża na co najmniej 500 t. t.

„Na skutek dewaluacji wystąpił we Francji zwłaszcza z końcem września i z początkiem października b. r. silniejszy RUCH ZWYZKOWY CEN HURTOWYCH, jakkolwiek ogólna zwyżka tych cen nie przybrała nazbyt wielkich rozmiarów i w połowie października uległa zahamowaniu. Dewaluacja nieco wzmogła jedynie zwyżkową tendencję cen, występującą od szeregu miesięcy. Pocieszające jest również, że rozmiary zwyżki były na rynku detalicznym słabsze aniżeli w zakresie cen hurtowych. W ciągu pierwszych 3 tygodni po dewaluacji ceny hurtowe wzrosły o przeszło 9%.

W wykonaniu USTAWY O NACJONALIZACJI PRZEMYSŁU WOJENNEGO. Rząd francuski postanowił przystąpić do ZNACJONALIZOWANIA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO. Nacjonalizacja objąć ma w praktyce cały przemysł lotniczy, przy czym zakup przedsiębiorstw nastąpić ma do dn. 15/XI b. r. W przyszłości utworzone być mają 4 regionalne towarzystwa lotnicze na północy, zachodzie, wschodzie i południu Francji, przy czym udział kapitału prywatnego w towarzystwach tych ma być dopuszczony w wysokości $^1/_3$ kapitału ogólnego. Poza przemysłem lotniczym do chwili obecnej zdecydowano UPAŃSTWOWIENIE CZĘŚCI PARYSKIEJ FABRYKI SAMOCHODÓW RENAULT, PARYSKIEJ WYTWORNI BRONI I AMUNICJI EDGARD BRANDT I WYTWORNI POCISKÓW W MILUZIE.

„Reasumując pokrótce wydarzenia ostatnich miesięcy, stwierdzić należy, iż decyzja dewaluacji franka była powzięta przez Rząd francuski w dużej mierze pod przymusem, wypływającym z faktycznego rozwoju sytuacji. Wstrząs, wywołany dewaluacją franka, zniosło gospodarstwo francuskie względnie dobrze. Dewaluacja nie naruszyła podstaw gospodarki francuskiej i nie spowodowała nadmiernej zwyżki cen wewnętrznych. Równocześnie układ międzynarodowy, obejmujący W. Brytanię i Stany Zjedn., zabezpieczył Francję, przynajmniej na pewien czas, od nowych poważniejszych wstrząsów walutowych, płynących z zewnątrz. W tych warunkach ustalenie kursu waluty francuskiej na nowym, niższym poziomie mogłoby stać się podstawą poprawy koniunktur gospodarczych wewnątrz kraju oraz rozszerzenia współpracy finansowej i gospodarczej z zagranicą".

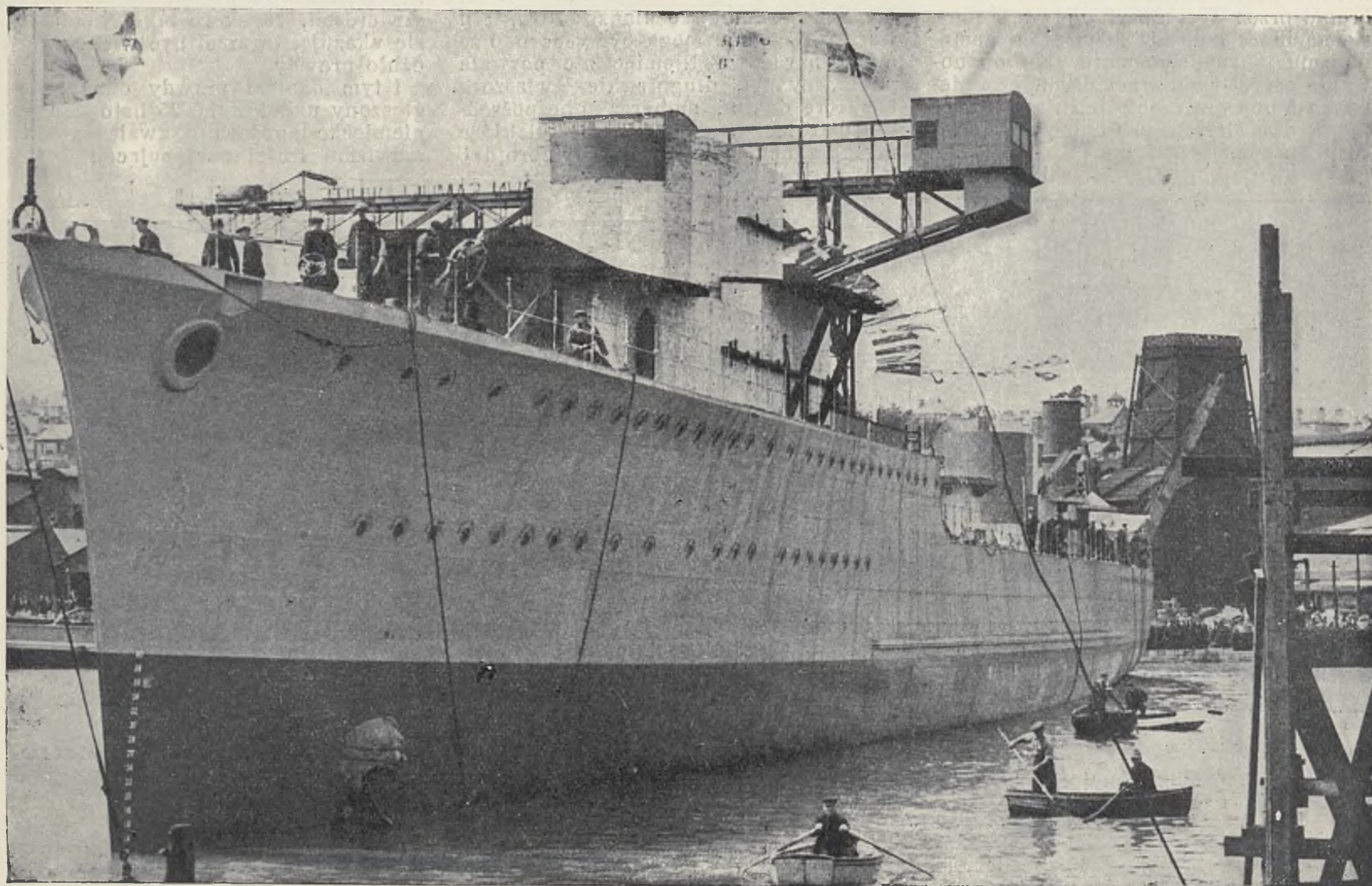
DOWÓDZTWO POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ



Kontradmirał Świrski, kierownik marynarki wojennej



Kontradmirał Unrug dowódca polskiej marynarki wojennej



Kontrtorpedowiec polskiej marynarki wojennej „Grom"

RADOSŁAW KRAJEWSKI

ŚWIATOWA POLITYKA MORSKA

LISTOPAD—GRUDZIEŃ 1936

Ogólny charakter światowej polityki morskiej nie wiele zmienił się w ostatnich dwóch miesiącach. Stało się jednak kilka faktów, które uwypukliły jeszcze bardziej wyraziście walkę o wpływy na Morzu Srudziemnem, na Pacyfiku i walkę Niemiec o kolonje i hegemonję na kontynencie europejskim.

IMPERJALIZM JAPOŃSKI DĄŻY DO STWORZENIA WIELKOAZJATYCKIEGO IMPERJUM, DO OPANOWANIA CHIN, SYBERJI I AUSTRALJI

Japończycy są zwani „prusakami wschodu" dla wielu cech charakteru, jaki ich upodobnia do mieszkańców wschodnich Niemiec, rozbudowywują konsekwentnie swoją marynarkę wojenną, by mogła przeciwstawić się na Pacyfiku Anglji i Stanom Zjednoczonym.

Realizację swojego wielkiego planu światoburczego przeprowadzają stopniowo, ale planowo, konsekwentnie.

Tokijski publicysta książę Urach pisze (20.IX r. b.), że „ostatecznym celem Japonji jest zbudowanie wielkiego azjatyckiego cesarstwa pod japońskim kierownictwem".

Stale wzmacniające się wpływy japońskie w wewnętrznej Mongolji dążą do opanowania jej, by odciąć Sowiety od Chin, do uczynienia po Mandżurji z niej dalszej bazy dla stopniowego opanowywania terytorjów Azji sowieckiej aż po Ural.

Panujące przeludnienie w Japonji sprzyja coraz bardziej intensywniej kolonizacji japońskiej na Filipiny, wyspy Pacyfiku i do Australji.

Jeżeli zbrojenia Japonji będą postępować w tak przyśpieszonym tempie, jak obecnie, nie jest wykluczone, że wyciągnie ona rękę po Indje Holenderskie, których flota wyłącznie holenderska nie obroni, i po Australję, której trudno będzie bronić przez Wielkobrytanję, znajdującą się na innej półkuli. Ideologom nacjonalizmu japońskiego marzy się opanowanie całych Chin przeludnionych i biednych i poprowadzenie ich na zbyt dufną w swe siły, zbyt dumną dla żółtej rasy Europę.

To też nic dziwnego, że dla osiągnięcia tych celów mobilizuje Japonja siły, szuka sprzymierzeńców i zwraca się z ofertą do Niemiec, gdzie przewrót narodowo-socjalistyczny stał się początkiem nowej ery w stosunkach niemiecko-japońskich.



Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej Roosevelt ponownie został wybrany na stanowisko prezydenta, organizuje Ligę wszystkich państw amerykańskich

DALSZE PRZEKREŚLANIE KLAUZUL TRAKTATU WERSALSKIEGO. UMIĘDZYNARODOWIONY KANAŁ KILOŃSKI STAŁ SIĘ NIEMIECKIM

Ustrój narodowo-socjalistyczny w Niemczech jest zdania, że klauzule traktatu wersalskiego nie mogą być wieczne i że duma narodowa Niemiec nie pozwala na to, by były długotrwałe, zwłaszcza te, które dotyczą najbardziej bezpośrednio ustroju i terytorjów Rzeszy i które można zmienić bez użycia siły zbrojnej.

Dnia 14 listopada r. b. Europa usłyszała: „Rząd Niemiec czuje się zmuszonym do oświadczenia, że zawarte w traktacie Wersalskim postanowienia o żeglugowych drogach wodnych w granicach Niemiec i oparte na tych postanowieniach umowy o żegludze uważa odtąd dla siebie za „nieobowiązujące".

Zdziwiło Europę to jednostronne postanowienie, bowiem artykuł 380 Traktatu Wersalskiego mówi: „Kanał Kilońskі, jak i dojścia do niego, będą stale wolne i otwarte na zasadach ścisłej równości dla okrętów wojennych i statków handlowych wszystkich narodów, pozostających w stanie pokoju z Niemcami".

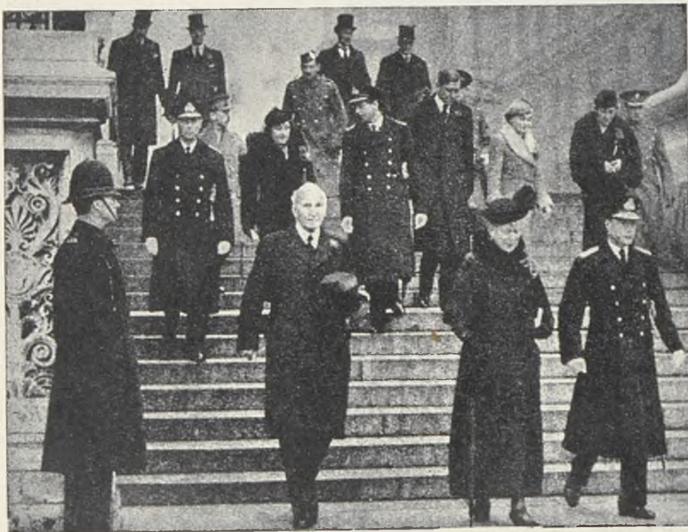
Cofnięcie umiędzynarodowienia kanału Kilońskiego posiada niezmierne znaczenie dla państw bałtyckich, które w razie niekorzystania z kanału musiałyby nadrabiać przeszło 700 km. drogi, okrążając Danję, i również dla Polski, do której przez tenże kanał, wbrew jego międzynarodowemu charakterowi i autorytatywnemu orzeczeniu Najwyższego Trybunału Międzynarodowego, nie były dopuszczone angielskie statki z amunicją podczas inwazji bolszewickiej. Nadto mocą pomienionego zarządzenia przestoją mieć charakter międzynarodowy również Łaba i Odra.

UKŁAD NIEMIECKO-JAPOŃSKI

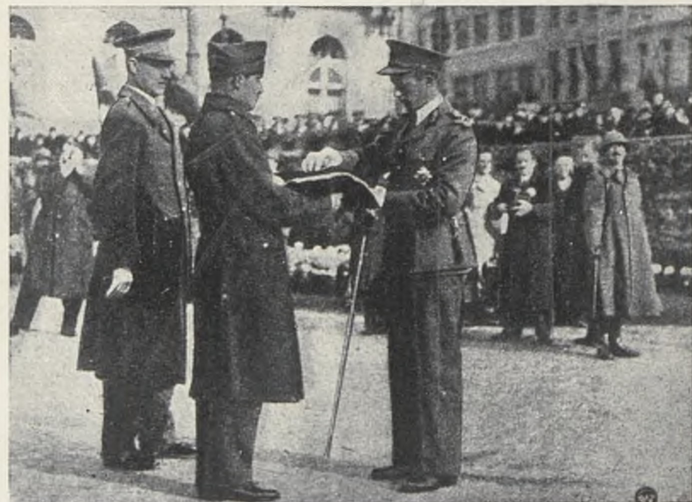
Prasa europejska niejednokrotnie alarmowała o układach między Niemcami i Japonją: 22 październik 1934 roku. Agencja Reuter donosi o „tajnym układzie wojskowo-gospodarczym", paryska „Humanité" zapowiada 15 marca r. b., że „Japonja uderzy na związek sowiecki, gdy Hitler rozpocznie swą ofensywę w Europie".

Jeszcze więcej wiadomości podaje prasa sowiecka, do których również bardzo krytycznie odnosili się czytelnicy, ale stwierdzali, że skoro takie wiadomości się ukazują, to musi być w nich jakieś dźbło prawdy.

I tym dźbłem prawdy okazał się ogłoszony układ dnia 25 listopada r. b. niemiecko-japoński o zwalczaniu bolszewizmu treści następującej:



Król angielski Edward VIII w towarzystwie swej matki i braci. Młody monarcha napotyka trudności liczne, pragnąc nietylko panować, ale i nadawać kierunek pracom państwowo-twórczym, i skutkiem tego abdykował



Król belgijski Leopold podczas uroczystej rocznicy zakończenia wojny europejskiej



Król Rumunji Karol opuszcza gmach parlamentu po otwarciu sesji. Król ten pragnie w grudniu r. b. złożyć wizytę osobiście Rządowi Polskiemu



Bułgarski król Borys podczas przeglądu wojsk swoich

Art. 1. Strony układające się postanawiają udzielać sobie wzajemnych informacyj o działalności międzynarodówki komunistycznej, naradzać się nad koniecznymi zarządzeniami i przeprowadzać je w ścisłym porozumieniu.

Art. 2. Strony układające się zaproszą wspólnie inne państwa, których spokój wewnętrzny jest zagrożony przez rozkładową akcję wywrotową międzynarodówki komunistycznej, do udziału w zarządzeniach zapobiegawczych w duchu niniejszego układu lub do przystąpienia do tego układu.

Art. 3. Układ wchodzi w życie z dn. podpisania i obowiązuje w ciągu 5 lat.

Oprócz tego dokumentu, pełnomocnicy obu stron podpisali protokół dodatkowy, omawiający technikę walki z komunizmem i utworzenie w tym celu stałej komisji porozumiewawczej.

Wystąpienie to przeciw komunizmowi spotkało się ze zgodną, bardzo krytyczną oceną większości prasy angielskiej, francuskiej, która jest zdania, że do zwalczania bolszewizmu w Japonji nie są potrzebne Niemcy, a dla zwalczenia bolszewizmu w Niemczech nie ma znaczenia pomoc japońska, i że za temi oficjalnemi celami kryją się inne tajne cele: techniczno-wojenne i podział między Niemcy i Japonję wpływów na terenie Indyj Holenderskich i niektórych wysp Pacyfiku.

Wymieniany jest min. Schacht, który opracował plan współpracy, regulującej ekspansję gospodarczą i kolonizacyjną.

Podpisano podobno zrzeczenie się wysp Marszałkowskich na Pacyfiku, które przed wojną należały do Niemiec i przeszły do Japonji na mocy mandatu Ligi Narodów.

Japonja obecnie na wyspach Marszałkowskich zbudowała wbrew zakazowi paktu Ligi Narogów fortyfikacje wypadowe w kierunku Australji.

Niemcy mają dostarczyć sprzętu wojennego i kosztem kilkunastu miljonów mają zbudować na terenie Manżuko fabrykę syntetycznej benzyny, mającej duże znaczenie przy uderzeniu na Sowiety.

NOWA KONSTYTUCJA I NOWE KRĄŻOWNIKI SOWIECKIE

Do zawartego 25 marca r. b. w Londynie „układu trzech mocarstw morskich" przystąpiły Sowiety na tych warunkach, że wolno im budować 2 okręty linjowe. uzbrojone w działa o kal. 400 mm., i 7 ciężkich krążowników, i że posiadają całkowicie wolną rękę na Dalekim Wschodzie.

Nadto Sowiety dzięki układowi z Anglją i Turcją w Montreux uzyskały prawo wyjścia wolnego z Czarnego Morza na Śródziemne i zabezpieczenia wejścia na Morze Czarne większej nieprzyjacielskiej floty. Dzięki temu Sowiety będą mogły przez nowozbudowany i rozszerzony kanał przerzucać swą flotę czarnomorską na Bałtyk, z Bałtyku przez kanał „Biełomorskoj" na Daleki Wschód i odwrotnie

Ewentualność uderzenia Japonji i Niemiec na Republikę Sowiecką zmusza Stalina do utworzenia w Sowietach takiego praktycznego społecznego ustroju, któryby przyczyniał się do tworzenia bardziej silnej i bitnej armji.

Wyrazem tego są coraz liczniejsze w Sowietach zarządzenia w duchu narodowym, tępienie opozycji i ogłoszenie dn. 28 listop. r. b. nowej konstytucji dla Z. S. R. R.



Poseł niemiecki w Londynie Joachim v. Ribbentrop został specjalnie wezwany przez kanclerza dla podpisania imieniem Rzeszy niemieckiej układu z Japonją, mającego na celu walkę z komunizmem

WALKA WŁOCHÓW O SUEZ I JADRAN

Celem spółczesnej polityki włoskiej jest urządzenie i ciągnięcie należytych korzyści kolonizacyjno - gospodarczych z podbitej Abisynji i rozszerzanie swych wpływów na morzu Adrjatyckiem (jugosłowiańskim Jadranie).

Reszta terytorjum Abisynji w końcu listopada r. b. została przez wojska włoskie podbita. Teraz chodzi, by ten podbój był uznany przez państwa europejskie i by dostęp przez kanał sueski był możliwie najbardziej niekrępujący dla Włochów, by za przejście przez Suez włoskich okrętów nie były pobierane potrójne opłaty, jak to miało miejsce podczas wojny z Abisynją.

Niemcy i Japonja już uznały Abisynję jako terytorjum włoskie, Anglja jeszcze nie.

Stąd też zaburzenia w Egipcie, Palestynie i całą w Marokko przygotowaną wyprawę gen. Franco na republikańską Hiszpanję, na ewentualne zdobycie Gibraltaru, stąd wielką przyjaźń do Niemiec. przejawioną w wizytach w rewizytach, we wspólnych wystąpieniach przeciw bolszewizmowi w Hiszpanji — można tłomaczyć jako różne postaci straszaków na Anglję i Francję, by zmusić je do współpracy z Włochami.

UKŁAD WŁOSKO-JAPOŃSKI

Dn. 27 listopada r. b. został ogłoszony układ między Włochami i Japonją tej treści, że Włochy uznają aneksję Manżurji przez Japonję, a Japonja zabór Abisynji, z którą jednocześnie nawiązuje stosunki handlowe. Usiłowania Niemiec, by Włochy przyłączyły się do układu niemiecko-japońskiego przeciw komunizmowi narazie spełzły na niczem, wobec zabiegów Anglji, która przeciwna jest wojnom religijnym: faszyzmu z bolszewizmem i która dąży do podniesienia autorytetu Ligi Narodów, do ustabilizowania pokoju i osłabienia ewentualnego bloku państw grupujących się przy Japonji.

MOCARSTWA MORSKIE PRZECIW WOJNIE RELIGIJNEJ: FASZYZMU Z BOLSZEWIZMEM

Prasa angielska podkreśla szereg błędów, jakie popełniła Anglja w stosunku swoim do Niemiec w traktacie wersalskim i w późniejszej swej polityce, tamującej konsekwentne i ostre wystąpienia Francji wobec Niemiec, czego wynikiem staje się bardzo niebezpieczna dla Anglji przyjaźń niemiecko-japońska.

Wezwanie państw europejskich przez Niemcy do wspólnej walki z bolszewizmem Anglja, Francja, Belgja, Stany Zjednoczone uważają za maskę, pod którą się kryje istotny cel: hegemonja Niemiec w Europie.

Anglja nie chce dopuścić, by hiszpański bacilus belli rozszerzył się w całej Europie. Anglja lubi handel, handel wymaga pokoju.

Tem też się tłomaczy ostre wystąpienie Anglji nawet wobec gen. Franco, który chciał uczynić blokadę Barcelony, rewidować wszystkie płynące w jej kierunku okręty.

KU ZACIEŚNIENIU STOSUNKÓW FRANCJI ZE STANAMI ZJEDNOCZ.

Stany Zjednoczone pożyczyły jeszcze przed wojną europejską znaczne sumy Francji. Gdy wojna wynikła, należało swego dłużnika bronić, by mógł być wypłacalnym.

Spodziewano się uiszczenia przez Niemcy kontrybucji znacznej. Kontrybucja została tylko częściowo zapłacona. Francja wyniszczona zwycięską wojną nie była w stanie uiścić się Stanom Zjednoczonym ze znacznego długu.

Ta czasowa niewypłacalność Francji przyczyniła się do ochłodzenia serdecznych stosunków ze Stanami.

Obecny rząd francuski przystąpił energicznie do regulowauia zobowiązań i stosunki Francji i Stanów Zjednoczonych Ameryki stają się coraz bardziej przyjazne, co ma olbrzymie znaczenie polityczne i dla Polski i to tem więcej, że ponownie wybrany na prezydenta Stanów Roosevelt jest przeciwnikiem wojny i państwa, miłujące pokój, mogą liczyć na jego poparcie.

WZMOCNIENIE PRZYJAŹNI POLSKO-ANGIELSKIEJ JEST NASTĘPSTWEM ZBLIŻENIA POLSKO - FRANCUSKIEGO

P. Minister Józef Beck rewizytował w Londynie ministra spraw zagr. Edena, gdzie był b. gościnnie przyjmowany i ustalił szereg opinji politycznych korzystnie dla Polski w sferze bezpieczeństwa, utrzymania równowagi i pokoju w Europie.

Z OBCHODU 10-LECIA PRACY WOJEWODY JAROSZEWICZA

Dnia 11 października r. b. w salonach Resursy Obywatelskiej odbyło się uroczyste zebranie rzeczników społeczeństwa stolicy. którego celem było złożenie wyrazów uznania wojewodzie stołecznemu Władysławowi Jaroszewiczowi za jego dziesięcioletnią pracę na stanowisku komisarza rządu m. st. Warszawy.

Dziwnem się może wydać ta ufność i ten samorzutny i żywiołowy przejaw uczuć sympatji ze strony społeczeństwa dla urzędnika administracji państwowej.

Urzędnicy administracji państwowej już z racji swego stanowiska we wszystkich krajach w większości wypadków budzą śród zależnych od siebie obywateli lęk, ostrożność, niechęć maskowaną i to tem większą, im bardziej ci urzędnicy są tylko urzędnikami, biurokratami bezdusznymi, stosującymi się ślepo do litery prawa, które jako uchwalone przez ludzi dnia wczorajszego bywa tak często zbyt zachowawcze, nie uwzględnia istotnych potrzeb ludzi dnia dzisiejszego.

Co jest powodem tej sympatji i ufności, z jaką odniosło się i odnosi społeczeństwo do wojewody Jaroszewicza, wojewody stołecznego, a więc spotykającego się nieraz z trudnościami nielada przy rzędnem pełnieniu swych obowiązków?

Odpowiedź prosta: powodem tej sympatji jest:To że wojewoda Jaroszewicz jest nietylko wytrawnym, pracowitym urzędnikiem państwa, ale i człowiekiem, który wszystko umie głęboko odczuć i zrozumieć: i biedę i nieszczęścia ludzkie, i potrzeby wiecznego miasta, i piękno, i sztukę.

To, że nie jest człowiekiem oschłym w ciasnym egoizmie, człowiekiem wydętym megalomanją, że nie jest zaskorupionym w doktrynerstwie, przeciwnie! To, że wojewoda Jaroszewicz jako mąż stanu ogarnia szeroki widnokrąg zjawisk, posiada tę zdrową, bujną naturę i ten



Wojewoda stolicy p. Władysław Jaroszewicz

pogodny zwycięski optymizm, jaki jest właściwy zwłaszcza Polakom z czarnoziemów i kresów wschodnich.

Przeciętny warszawiak zapytany o opinję o wojewodzie odpowie: to swój człowiek na swojem miejscu.

W „Kurjerze Porannym" (z 11.X. r. b.) „z. s." tak charakteryzuje tego pupularnego i ogólnie lubianego wojewodę:

„Faktem pozostaje, że równie wdzięcznym sercem wspominają gospodynie warszawskie wojewodę, „który wreszcie piekarzy namówił, aby bułki lepsze piekli", jak właśnie sami piekarze. Z tym samym zaufaniem odnoszą się doń pracodawcy, jak robotnicy, gdy gospodarskim sposobem rozsądza powstałe spory.

Wojewoda ma zwyczaj interweniować we wszystkich sprawach zawsze osobiście. Słynne były niektóre jego osobiste interwencje. Czy to, gdy chodziło o potentatów węglowych, którzy jak butnie wchodzili, tak na miał skruszeni wychodzili z wejewodzińskiego gabinetu, czy o tłum wzburzony na placu, który po dluższej, lub krótszej dyskusji z wojewodą dawał się wreszcie przekonać i przyznawał rację jego prostym słowom.

„Albo gdy zmętniałe fale Wisły dobierały się do brzegów Warszawy, grożąc zalaniem wielkim połaciom Powiśla, wojewoda od wczesnego ranka do późnego zmierzchu tkwił na najbardziej zagrożonych odcinkach, zachęcając robotników do pracy, nie rzadko własnoręcznie biorąc łopatę do ręki.

„Tego właśnie ludność nie może zapomnieć, jak sypał gradem słów ciężkich, a dosadnych, ponieważ wczas kotłów ze strawą nie przywieziono robotnikom, a potem gdy na skutek jego osobistej interwencji niejedna, ale trzy kuchnie polowe galopem nadjechały przed gromadę zgłodniałych robotników na Siekierki, dziwiących się, na jakiego to możnego protektora natrafili.

„Co właściwie zrobił wojewoda Jaroszewicz w ciągu 10-ciu lat swego urzędowania dla Warszawy? Cóż! Możnaby powiedzieć najogólniej i może to byłoby najlepiej — dbał o Warszawę, włożył wiele osobistego wysiłku w uregulowanie spraw ciężkich, trudnych, zawiłych".

MARYNARKA WOJENNA

FRANCJA. W ciągu września spuszczono na wodę okręt konwojowy „La Cordelière: 610 ton, 35 węzłów, 2 działa 100 mm.

Pierwszy dyon okrętów konwojowych w składzie: „Melpomène", „Pomone", „Flore" i „Iphigènie", często wychodzi z portu dla dokonania ostatnich prób odbiorczych oraz dla celów wyszkoleniowych. Wkrótce zespół ten odpłynie do Bizerty i zastąpi tam dyon starych torpedówców typu „Enseigne Gabolde".

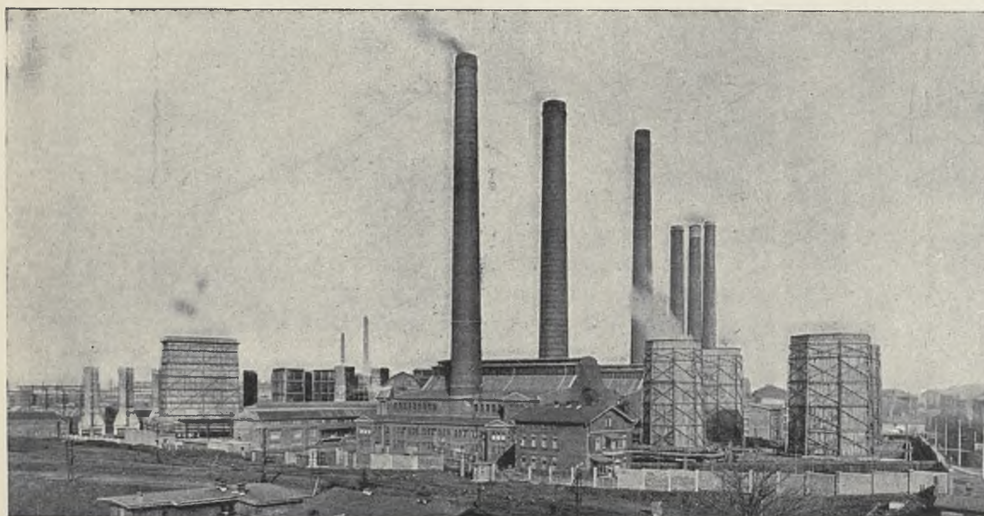
NIEMCY. Wobec potężnego rozrostu morskich sił zbrojnych wzmożone zostało zapotrzebowanie na personel. To też w bieżącym roku przeznaczono aż 3 okręty dla celów szkolnych i wyznaczono im następujące trasy: pancernik „Schlesien" odwiedzi Funchal, Sierra Leone, Rio de Janeiro, Curacao; pancernik „Schleswig-Holstein" odwiedzi Las Palmas, Pernambuco, Para i Antylle; trasa wreszcie krążownika „Emden" wiedzie przez Warnę, Konstantynopol i Port-Sudan do Singapore.

WŁOCHY. Obecnie w budowie znajdują się następujące jednostki: 2 pancerniki po 35.000 ton, 2 krążowniki po 7.870 ton (które są prawie gotowe), 4 kontrtorpedowce po 1.675 ton typu „Alfredo Oriani", 4 torpedowce po 800 ton i 14 po 615 ton, 12 łodzi podwodnych po 600 ton i 4 po 1.000 ton, oraz 4 awiza kolonjalne po 800 ton. Zaznaczyć należy, że szybkość budowy znacznie się wzmogła w ostatnich czasach. („Morze" z 12.1936).

ŚLĄSKIE ZAKŁADY ELEKTRYCZNE SPÓŁKA AKCYJNA W KATOWICACH

Elektrownia w Chorzowie założona w roku 1897 rozwinęła się w okresie 39 letniej działalności elektryfikacyjnej na ogromne przedsiębiorstwo zasilające prądem całą centralną i północną część Górnego Śląska. Gdy w roku 1897 elektrownia miała moc 840 kW, to obecnie pełna moc maszyn wynosi 76 000 kW. Roczna sprzedaż energii wynosi teraz (1935) ok. 200 milionów kWh, gdy w roku 1929 całkowity zbyt energii był znacznie wyższy i wynosił 460 milionów kWh. Porównanie tych liczb świadczy o wpływie kryzysu gospodarczngo na sprzedaż energii do celów przemysłowych. Od roku 1933 sprzedaż energii powoli wzrasta. Przeważną część energii odbiera przemysł, bo ok. 85%, a resztę prądu zużywają drobni odbiorcy dla światła, do silników i dla gospodarstwa domowego.

Dla zapewnienia stałej dostawy energii, elektrownia „Ślązela" w Chorzowie współpracuje na wspólne przewody o napięciu 60 000 V z elektrownią Zakładów Elektro w Łaziskach Górnych i elektrowniami kopalnianymi zakładów Donnersmarcka i Rybnickiego Gwarectwa Węglowego. Zainstalowana moc wymienionych elektrowni, oraz kilku mniejszych połączonych z siecią kablową o napięciu 6000 V, wynosi łącznie 265 000 kVA.



Obszar zasilania „Ślązela" składa się z 4 powiatów: katowickiego, świętochłowickiego, tarnogórskiego i lublinieckiego. Na tym terenie otrzymuje energię około 50 000 odbiorców w 59 gminach. Z tego 7 gmin pobiera energię hurtownie, w tym miasta: Chorzów, Mysłowice, Tarnowskie Góry i Lubliniec. Całkowita powierzchnia zasilania wynosi 485 km² o zaludnieniu 644 000 mieszkańców.

Całkowita sieć „Ślązela" składa się z 147 km przewodów napowietrznych o napięciu 60 000 V, 18 km przew. napow. o napięciu 40 000 V i 50 km o nap. 20 000 V, oraz 480 km sieci kablowej 6000 V i 385 km sieci niskiego napięcia.

Specjalne niskie taryfy dostosowane do różnego rodzaju odbiorców, o charakterze przeważnie dwuczłonowym powodują stosunkowo dobre wykorzystanie urządzeń odbiorczych i dają odbiorcom możność osiągnięcia stosunkowo bardzo niskich cen. Np. średnia cena energii do celów oświetleniowych wynosiła w roku 1935 ok. 26 gr/kWh. Gospodarstwa domowe do gotowania i grzania wody otrzymują jeszcze niższe specjalne taryfy z cenami 15 i 10 gr/kWh.

„Ślązel" posiada w Katowicach lokal propagandowy składający się ze sklepu grzejników elektr. i wzorowo urządzonej kuchni szkolnej. Dzięki niskiej cenie prądu do gospodarstwa domowego, zastosowanie grzejnictwa domowego rozwija się bardzo szybko.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

POLSKA ŃIEBOWŁADNA

SŁOWO O WOLI BUDOWY WIELKIEGO RZĘDNEGO ABSTRAKTU

Na słońcu każdem, na każdej planecie
jest coś najbardziej słoneczne, bezcenne,
jest coś do Polski podobne jedynie,
jest coś, co z jednej Praprapolski płynie,
czyli są Polski liczne a odmienne.

Kiedyż się, kiedy Polsk owych czeredy
skonfederują... Kiedyż wszechświat, kiedy
stanie się rzecząpospolitą lacką...
Kiedyż Mazury gwiazd wszystkich junacko
za ręce się wezmą i utworzą wokół
świata i Stwórcy najzwartszy ostrokół...

Zbrojny we wszystkich paralaksy gwiazd,
w wynik zuchwałych mych górnych jazd
statek skrzydlaty buduję, w kolory
wzorzę zbójnickie łub jego i zwory,
serce swe wbijam we statku motory,
hej, lecę—zbójnik przestworów w przestwory.
Radjodepesze rzucam w mgławic rzeszę:
Niech z nebularnych Polsk mgły opadną.
Wszystkich gwiazd Polski przeróżne łączcie się
w Polskę Polsk jędną świętą, niebowładną.
Lecę nad słońca, pędzące wśród komet,
Antares zielny, nad tęcze Andromed,
gdzie rajów kwietnych szaleje pożoga,
nad biały Deneb wprost przed jasność Boga.
Tam, skrzydły słoniąc przed blaskiem oblicze,
dam Bogu moje pragnienia zbójnicze.

Ha! Pułk za pułkiem konnica złowroga
czarnych angełów cwałuje w ordynku:
Zginiesz, zbójniku w pierwszym pojedynku!
Starły się dzidy, starły nasze Dole.
Broń im wytrącam i łby z pod szyszaków,
spadają z łysych glów aureole,
aż śmiechem ryczą zwierzęta zodjaku,
aż Algol gwiazdą się zakrył zagasłą,
aż od Cefeja po Achernar trzasło.

Czy to Sybiru tajgi, śniegów płósy?
Czy zbrojne Prusy, Rakusy i Rusy?
Czy to w pożarach oceanów wełmy?
To ciemnych mocy z odsieczą korpusy
ciągną, wichrami płoną ich burnusy,
fosforem tarcze goreją i chełmy.
Znów w zenit rzucam się w rozpędzie lotu.
Tam namiot, tam śród map sztab się skrył,
chwycę chorągiew wezyra z namiotu...

Aaa! W pierś derzy czarny asteroid,
że się od siły ciosu tego w tył
pchnięty cofnęłem ku transzom geoid,
przykląkłem. Drugi. Deszcz aerolitów.
Żużli, popiołu huragan. O gorze...
Wrogi przestworze wydarły z pode mnie,
daremnie bić chcę skrzydłami w przestworze.
W próżnię uderzam.

Nawznak, jak pocisk, spadam w dół z zenitów.
Dam za przestworza błam wszystkie Ofiry.
Pustka, a wszechświat wzwyż ode mnie porze
sczerniał, maleje, zbiegł. Ha! Kiry, kiry...
Z sekstyljonami bratnich satelitów
ścigam go okiem i spadam w nadiry.

. . . .

Jak archipelag rozbity, ogromny
leżę na czarnych wodach bezprzytomny.
W głowie huk głuszy, biją monotony,
jakby się jeszcze nademną koncerze
w górze łamały. Wbity w otchłań leżę.
Tu poranione mrą płody natury,
te płody, które Bóg w twórczych pożarach
począł i strącił był na znicestwienie.
Więc Mu złorzeczą bardziej, niż w Tartarach,
więc przeklinają Boga, a w maszkarach
bliźnich poznają własne przerażenie,
więc wszyscy wszystkim są, jak sobowtóry,
potęgujące rozpaczy bezbrzeże,
więc moje własne w nich czytam tortury...

Zbieram mój statek, mój szczątśród nadirów.
Wstają najwięksi we mnie nostalgiści,
krucjat lechickich żelaźni rycerze.
Po epicyklach pnę się w niksosferze
ku pierwszej gwiazdce, co w mgłach się srebrzyści,
wołam ze wszech sił znowu w gwiazd bezbrzeże:
Niech niebowładna Polska Polsk się iści.

. . . .

Tysiąckroć strącon w bezdenie nadirów,
rozbit, roztrzaskan, jedna rana ran,
tysiąckroć nowe wyzwanie w bój ślę tym,
co rozdzielili Polskę głuszą ścian.

Przeciw przeklętym i przeciwko świętym
w walce nie wstrzyma zbójnika moc żadna.
Wspiera nieustannie mnie Zastępów Pan,
by się ziściła Ona niebowładna.

KU MOCARNOŚCI

Nie każdy bóg nam źle życzył.
Ów dał serca przeczyste,
Ów dał myśli strzeliste,
Ów w lotach wysokich nas ćwiczył:
Nad wichrów halnych poświsty
Orle szerokie skrzydła prężcie —,
Lecz los nas wydziedziczył
z tego, co zowie się — szczęście.

Dlatego zacisnąwszy pięści,
dlatego zacisnąwszy usta,
kochana moja, kochany mój,
stalowy wdziewamy strój,
najszlachetniejszych godeł inkrusta:
Idziemy w życie, jak i w bój.

Duch w nas przewłady żywie,
gore wieczny boży znicz.
Żyć nie dano nam szczęśliwie,
bohatersko będziem żyć.

Czynem tragedję łamać własną,
w jaką nas wpoiły nieba...
Czynem zdobywać, jak krom chleba,
szczęśliwości każdą jasność...

Gdyby wystygł żar śród żył,
przyszło ginąć z braku sił,
k'tobie podam się, ty ku mnie,
przed złym losem się nie żachnę,
rozwiniem orle skrzydła wielgachne,
na szczyt wzlecimy niezdobyty.
Sami, jak niesiężne szczyty,
we własnych posągów granity
będziemy zmieniać się dumnie.

LITERACI DLA IDEI MORZA POLSKIEGO

W lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie dn. 23 listopada r. b. odbyło się zebranie organizacyjne Koła Literatów jako jednej z podsekcji przy Zarządzie Głównym tejże Ligi.

Na zebranie to było zaproszonych przeszło stu najwybitniejszych pisarzy, z których wielu przybyło, inni, jak Wacław Sieroszewski, Tadeusz Kończyc, Mieczysław Guranowski, Lucyna Kotarbińska nadesłali wyrazy swej chęci do współpracy w sekcji.

Zebranie zagaił członek Zarządu Głównego, przewodniczący Wydziału Obrony Morskiej komandor Karol Korytowski, oświetlając w dłuższem przemówieniu prace Ligi, i udzielił głosu Radosławowi Krajewskiemu, który na temat zadań organizowanego Koła Literatów wygłosił następujące przemówienie, które poniżej podane jest w streszczeniu:

ZADANIE PRACY LITERATÓW DLA MORZA.

Dziś nietylko na lądzie ale i na morzu jak rzekłby Wyspiański, jest „chwila dziwnie osobliwa".

W imię ograniczenia zbrojeń morskich i w imię oszczędności ustalona traktatem Waszyngtońskim żelazna proporcja sił morskich poszczególnych państw pękła.

Zbrojenia na morzu jęły przybierać jeszcze większe rozmiary, niż na lądzie.

Stany Zjednoczone, Japonja, Sowiety a ostatnio Włosi i Niemcy, każde z osobna z tych państw dąży do tego, by na morzu mieć siłę niemal taką, jak Anglja.

Każde z tych państw wie, że silna marynarka wojenna daje możność posiadania surowców, prowadzenia bardzo zyskownej polityki gospodarczej świata, że nietylko zwycięskie bitwy morskie, ale samo posiadanie marynarki wojennej jest bardzo korzystne dla państwa i że każdy naród, by mieć pełnię warunków dla swego kulturalnego i cywilizacyjnego rozwoju, winien posiadać siłę morską.

W ostatnich latach zaszły na terenie układu stosunków polityczno-gospodarczych świata przemiany ważne: dozbrajanie się państw do rozmiarów niebywałych, przekreślenie wielu zasad traktatu wersalskiego, podstawowych zasad statutu Ligi Narodów i Najwyższego Trybunału w Hadze.



Przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej utworzono Koło Literackie, którego zadaniem jest rozbudzanie sentymentu dla spraw morskich za pomocą literatury pięknej. Pod przewodnictwem p. komandora Karola Korytowskiego, prezesa Wydziału Obrony Morskiej, odbyło się zebranie organizacyjne. Siedzą osoby: red. Zadrożny, J. A. Herz, J. B. Rychliński, Marja Szpyrkówna, komd. K. Korytowski, Stella Olgierd, Jan Grabowski, dr. Mieczysław Jarosławski. stoją red. Modrzejewski, kmd. Ginsbert, Eustachy Czekalski, red. Magnuski, Herbaczewski, dr. Mieczysław Smolarski, Radosław Krajewski i p. Adamczyk

Ponad zasadę moralną coraz bardziej wyrasta, coraz bardziej wszechmożna zasada siły fizycznej.

Ludzkość staje się coraz bardziej amoralna, wampiryczna i my, by istnieć, by mieć możność przeobrażenia i siebie i tej ludzkości na lepszą, piękniejszą, musimy dostosować się do zasady dziś obowiązującej, musimy być silni na morzu.

Dziesięć lat temu, w tej samej Lidze Morskiej i Kolonjalnej, gdzie ześrodkowuje się i kształtuje polska myśl morska, budowa marynarki wojennej nie była tak popularna, jak dziś.

S. p. Gen. Orlicz-Dreszer i współpracujące z Nim osoby przyczyniły się do utworzenia F. O. M-u, do ustalenia w miarodajnej opinji polskiej aksjomatu: trzeba budować marynarkę wojenną!

Srodki na budowę marynarki wojennej płyną z dwóch źródeł: ze skarbu państwa i z dobrowolnych ofiar, zbieranych przez F. O. M.

By dopływ środków z tych dwóch źródeł został zwiększony, potrzebę budowy marynarki wojennej winny zrozumieć nietylko mózgi, ale odczuć głęboko i wszystkie polskie serca. Do serc zaś najłatwiej trafić przez sztukę

Każda gałęź sztuki ma swoje tworzywo mniej lub więcej oporne wobec twórcy.

Słowo nawet wielkim swoim mistrzom, gdy chodzi o arcytwór literacki, stawia opór niekiedy nieprzezwyciężony.

Mimo to słowo z pośród wszystkich tworzyw jest tworzywem najbardziej elastycznem, pozwalającem na najbardziej wyraziste i wielostronne ujawnianie nurtujących w społeczeństwie umiłowań, upragnień.

Stąd też literatura piękna w każdym narodzie, a zwłaszcza w narodzie polskim, posiada szczególne znaczenie.

Zbytecznem będzie przypominanie, jak przemożny wpływ w dawnej Polsce wywierało piśmiennictwo na układ stosunków wewnętrznych w narodzie, na wypadki dziejowe.

Zbytecznem będzie przypominanie, że wówczas, gdy zabrakło nam hetmanów, mężów stanu, gdy Polska straciła swój byt państwowy, wodzami narodu byli wielcy literaci.

Jak oni rozwiązali w swej jaźni najważniejsze, będące wówczas na czasie zagadnienia, tak je rozwiązał naród, — gdzie oni wskazali drogi, tam naród szedł.

Można rzec: jakie ideje dominują we współczesnej literaturze naszej, takiem stanie się następne pokolenie, taką będzie zbiorowa dusza polska, taką będzie Polska.

Co mogą dać na F. O. M. literaci, którzy, jak wiemy, nie posiadają złota?

Mogą uczynić ofiarę na F. O. M. ze swego literackiego autorytetu, ze swej władzy nad duszami ludzkiemi, wnosząc do swych najbliższych utworów miłość dla budowania floty wojennej.

Mogą przyczynić się do tego, by myśl budowania tej marynarki wojennej opanowała głęboko wszystkie serca polskie a wówczas niewątpliwie i w Skarbie Państwa i w F. O. M-ie znajdą się potrzebne na to kwoty.

Zarząd Koła literatów przy Lidze M. i K. winien prowadzić swe prace w następujących kierunkach:

1. POBUDZAC TWÓRCZOŚC literacką w kierunku idei morza.
2. NAWIĄZYWAC i podtrzymywać STOSUNKI polskich pisarzy z literatami-marynistami krajów zaprzyjaznionych.
3. UŁATWIAC LITERATOM PRACĘ pisarską dla morza przez wyjednywanie im możności przejazdu okrętami, pobytu na morzu i przez urządzanie wieczorów literackich morskich, wieczorów autorskich pisarzy-marynistów.
4. Jednoczyć pisarzy we współpracy dla corocznej nroczystości „ŚWIĘTA MORZA".
5. DAWAĆ OPINJĘ o nadesłanych pracach literackich dla opublikowania ich drukiem.

ZARZĄD.

W dyskusji zabierali głos generalny sekretarz Funduszu Obrony Morskiej i inspektor Ligi M. i K. p. Stefan Szwedowski oraz Czekalski, Rychliński, Smolarski, Herz, Miłaszewski i inni. Poczem wybrano przez aklamację tymczasowy zarząd, do którego weszli następujący: Jan Grabowski (przewodniczący), Radosław Krajewski (wice-przewodniczący), Jerzy Bohdan Rychliński, Jan Ad. Herz, Mieczysław Smolarski, Mieczysław Jarosławski, Stanisław Miłaszewski, Marja Szpyrkówna.

ZAGRANICZNI TURYŚCI CORAZ LICZNIEJ ZJEŻDŻAJĄ DO POLSKI



Zjazd z Kasprowego Wierchu pod Zakopanem, na który uprzednio wjeżdżają turyści kolejką linową, jest niezwykle emocjonujący, wynosi prawie 7 kilometrów spadu

POLSKA WPOLONA W ŚLĄSK A ŚLĄSK W POLSKĘ

DZIESIĘCIOLECIE PRACY NA ŚLĄSKU WOJEWODY DR. MICHAŁA GRAŻYŃSKIEGO (1926 — 1936)

Przeobrażenia społeczne, narodowe i gospodarcze, jakie zostały dokonane na Śląsku dzięki sprężystej pracy, świadomej swych przemyślanych środków, i celów są olbrzymie.

To też nic dziwnego, że ludność polska na Górnym Śląsku tak samorzutnie i żywiołowo obchodziła dziesięciolecie urzędowania wojewody dr. Michała Grażyńskiego.

Prof. dr. Tadeusz Wałek - Czarnecki w „Polsce Zachodniej" (Nr. 267) charakteryzuje dzieło wojewody Grażyńskiego bardzo trafnie. Przytaczamy poniżej fragmenty tej charakterystyki:

„Dzieło dokonane na Śląsku przez Michała Grażyńskiego w ciągu ubiegłych lat dziesięciu, to nie tylko dzieło niezrównanego administratora i organizatora lecz przedewszystkiem dzieło patrjoty i męża stanu. Kryterium pozwalające odróżnić prawdziwego męża stanu od całej rzeszy polityków, pretendujących niesłusznie do tego miana polega na wartości wewnętrznej i doniosłości realnej postawionych przez niego celów oraz na umiejętności ich urzeczywistnienia.

Trudności piętrzące się na drodze do definitywnego zespolenia Śląska z Polską były olbrzymie.

Ich źródłem najgłówniejszym był fakt, iż Śląsk został najwcześniej utracony i najpóźniej odzyskany z wszystkich ziem polskich. Sześć wieków nieprzerwanej germanizacji wycisnęło piętno na układzie stosunków narodowych, społecznych, gospodarczych i kulturalnych Śląska. Nasz sąsiad zachodni przyzwyczaił się uważać Śląsk za ziemię niemiecką i nie pogodził się bynajmniej z utratą terytorjum, przyznanego Polsce w r. 1922, choć w rzeczywistości przeprowadzony wówczas podział Śląska był krzywdzący dla Polaków a nie dla Niemców.

Przeciw temu zalewowi niemczyzny, grożącemu stworzeniem polskiej Alzacji Michał Grażyński podjął walkę jednocześnie na terenie politycznym, gospodarczo-społecznym i kulturalnym. W dziedzinie politycznej przeciwnik operował naprzód świeżymi jeszcze tradycjami państwowości pruskiej, następnie promieniowaniem ideologji o wszelkim zabarwieniu, od skrajnej lewicy do skrajnej prawicy, mających swe centrum w Rzeszy, nadewszystko zaś podsycaniem separatyzmu dzielnicowego i antagonizmów w łonie społeczeństwa polskiego.

Dla sparaliżowania tej roboty Wojewoda Grażyński, kierując się w równym stopniu rozumem i sercem obrał drogę jedynie prowadzącą do zwycięstwa. Oparł się na tym elemencie, który przez krew wylaną w trzech powstaniach, stwierdził wobec świata, iż Śląsk jest polski i chce być polskim. Przez chrzest ogniowy Michał Grażyński stał się człowiekiem Śląska z ducha i czynu. Jako Wojewoda Michał Grażyński pozostał wodzem duchowym powstańców śląskich a solidarność i harmonia pomiędzy Nim i Jego dawnymi towarzyszami broni przetrwała wszelkie próby. Dzięki niej duch powstań śląskich zatryumfował zarówno nad ofensywą niemiecką, jak nad rozdarciem partyjnym w obozie polskim.

Gdy się zważy, że sprawy śląskie, faktycznie i prawnie — wskutek Konwencji Genewskiej — nie były tylko sprawami wewnętrznymi Rzplitej, lecz odbijały się głośnym echem w polityce międzynarodowej i że ze strony niemieckiej zużyto cały arsenał środków presji zewnętrzno - politycznej, rezultat osiągnięty przez Michała Grażyńskiego musi być uznany za największe zwycięstwo polskiej polityki narodowej w dobie powojennej.

Niemniejsze przeszkody, niż w sferze ściśle politycznej, miał Wojewoda Gra-



Wojewoda M. Grażyński przyjmuje życzenia od prezesów związków i organizacyj



Senatorka Bramowska wręcza kwiaty wojewodzie śląskiemu dr. M. Grażyńskiemu



Gmach Bibljoteki Publicznej im. Marszałka Piłsudskiego w Katowicach

żyński do przezwyciężenia na polu ekonomicznym i socjalnym. Miał do czynienia z paradoksalną sytuacją, że sprawował władzę z ramienia państwa o ustroju kapitalistycznym na terenie, na którym cały niemal kapitał znajdował się w rękach obcych, przeważnie wrogich, podczas gdy rdzenna ludność polska składała się niemal wyłącznie z klasy pracującej wsi i miast. Robota germanizacyjna była wspierana przez cały ciężar przewagi gospodarczej i społecznej kapitału nad pracą. Michał Grażyński rozumiał od początku, iż obrona chłopa i robotnika przed wyzyskiem kapitalistycznym jest postulatem nietylko sprawiedliwości społecznej, lecz także polskiej racji stanu i od tej linji postępowania nie odstąpił ani na krok pomimo zaciekłych ataków, jawnych i ukrytych ze strony czynników zainteresowanych w utrzymaniu owego wyzysku.

Złamanie naporu politycznego i ekonomicznego niemczyzny miało w myśli Wojewody Grażyńskiego iść w parze ze wzbogaceniem pozytywnym świadomości narodowej Polaków śląskich przez możliwie szerokie udostępnienie im skarbów kultury polskiej. Hasło „dziecko polskie w szkole polskiej" zostało w ciągu dziesięciolecia Wojewody Grażyńskiego zrealizowane prawie stuprocentowo pomimo gwałtownej kontrakcji niemieckiej, a olbrzymi wysiłek włożony w oświatę, tak szkolną jak pozaszkolną utorował drogę do nadania Śląskowi piętna kulturalnego polskiego. Placówki takie, jak Muzeum Śląskie, Instytut Śląski, Konserwatorium Muzyczne, zapoczątkowały godnie udział Śląska w pracy twórczej. naukowej i artystycznej, narodu polskiego.

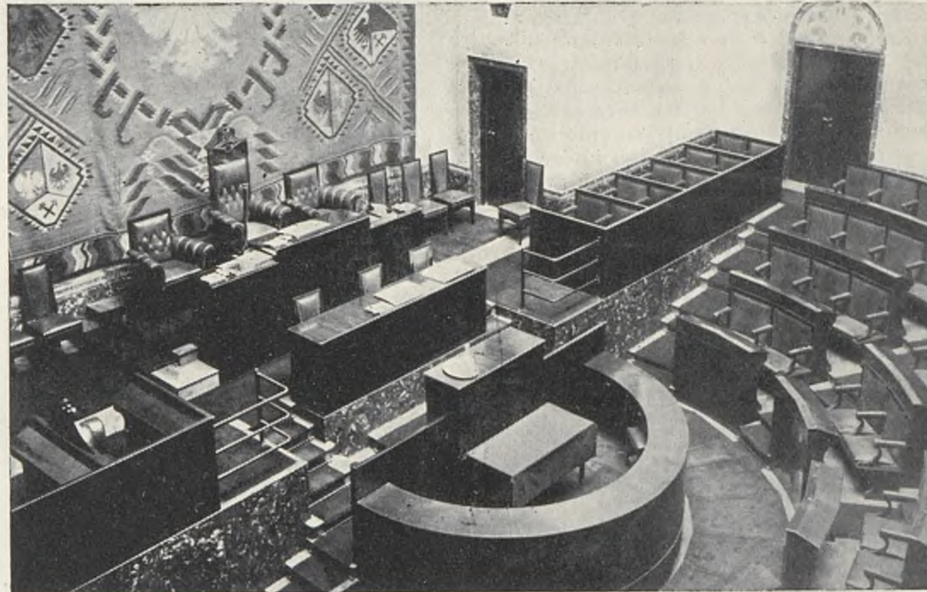
Dziesięciolecie Wojewody Grażyńskiego stworzyło warunki nieodzowne dla wykształcenia miejscowej elity umysłowej, odpowiadającej stanowi liczebnemu ludności śląskiej. Wejście w życie elity— wykształconej w szkołach polskich, będzie równoznaczne z ostateczną likwidacją przewagi kulturalnej Niemców na Śląsku.

Dzieło Michała Grażyńskiego nie jest skończone i wymaga prowadzenia go dalej w tym samym duchu, z niesłabnącą energią".

PRZEMÓWIENIE MARSZAŁKA SEJMU ŚLĄSKIEGO P. K. GRZESIKA DO P. WOJEWODY ŚLĄSKIEGO



Marszałek Sejmu Śląskiego p. Karol Grzesik



Sala obrad Sejmu Śląskiego w Katowicach

Panie Wojewodo!

Śląsk obchodzi dzisiaj rzadko radosne święto, święto 10-lecia Twego urzędowania jako Wojewody Śląskiego.

Z wszystkich miast i wsi zjechały liczne rzesze społeczeństwa, by tłumnie i serdecznie zamanifestować swoją wdzięczność i przywiązanie do Twej czcigodnej osoby.

Od tygodni już zewsząd z wszystkich warstw i organizacyj społecznych szła inicjatywa nadania temu dniu charakteru jak najbardziej uroczystego święta. Twoje święto jest zarazem świętem całego patriotycznego Śląska. Uczestniczą w nim wszystkie warstwy społeczne, bierze w nich udział obok siebie robotnik i chłop śląski, rzemieślnik i inteligent, raduje się młodzież obok starszego społeczeństwa i ta radość, mogę Cię Panie Wojewodo zapewnić, jest szczera i prawdziwa.

Jakaż to różnica między tym, co się dzieje, a pamiętnym dla nas dniem 5 września 1926 r. gdy Cię obejmującego władzę na Śląsku witała zaledwie garstka przyjaciół. Dziś stoją przed Tobą tłumy. Osobiste rzadko spotykane walory ujęły i pozyskały Ci na przestrzeni tych lat dusze i serca olbrzymiej większości ludu śląskiego bez względu na stan i poglądy. I nic dziwnego. Wszakże obywatelstwo moralne Śląska uzyskałeś Swą niezmordowaną pracą nad przygotowaniem największego w dziejach tej ziemi i najpiękniejszego w swej formie i wyników ruchu zbrojnego dla wyzwolenia Starej Dzielnicy Piastowej. Ty byłeś osią tego ruchu i duszą III powstania śląskiego jako szef sztabu grupy Wschód. W krwawych zmaganiach na zawsze związałeś się z szerokimi warstwami ludu śląskiego najserdeczniejszą nicią poniesionych ofiar i trudów na rzecz jednej wspólnej wielkiej i silnej ojczyzny.

Od roku 1926 piastujesz wysoki i odpowiedzialny urząd Wojewody Śląskiego. Rozpocząłeś Swoją pracę na tym stanowisku w warunkach niezmiernie ciężkich. Pamiętamy, były to czasy rozprężenia politycznego i chaosu gospodarczego. Przygnębienie panowało wówczas w duszach ludu śląskiego i zdawało się, że wywalczona krwią najlepszych synów dzielnica śląska chyli się ku upadkowi. Siłą woli, niepospolitą energią, szerokością umysłu i serca pokonałeś te trudności, wyciskając na wszystkich dziedzinach życia śląskiego piętno Swej indywidualności. W ciągu 10-lat dzięki Twej niezmordowanej pracy popartej solidarnością ludu, Śląsk dokonał olbrzymiego postępu w rozwoju narodowym, gospodarczym, kulturalnym i społecznym. Śmiało dziś i z dumą stwierdzamy, że Polak panem jest tej ziemi i gospodarzem. Z radością konstatujemy, że dzięki Twym wysiłkom Śląsk wysunął się na pierwsze w Polsce miejsce, rzucając jasny odblask swego wielkiego dorobku zarówno materialnego jak i duchowego na drugą stronę granicy Państwa.

Przy wszystkich Twoich poczynaniach dbałeś o to, aby wartości Śląska wlewać w całokształt wartości Państwa, przyspieszając w ten sposób proces ścisłego zespolenia Śląska z Macierzą. Przez to wszystko jako włodarz dobrze zasłużyłeś się Panie Wojewodo naszej Starej Piastowej Dzielnicy.

Ale są rzeczy, które w oczach społeczeństwa śląskiego stawiają Cię ponad urząd Wojewody. To jest głębokie wczucie się w potrzeby i troski tego ludu, to jest szczere związanie się z jego najlepszymi ambicjami pracy obywatelskiej, to jest pielęgnowanie starego wypróbowanego koleżeństwa broni i podnoszenie idei powstańczej do wysokiej godności cnót obywatelskich. Społeczeństwo śląskie widzi w Tobie moc przewodzenia mu i dlatego w każdej chwili Twego życia gotowe jest stanąć u Twego boku. Posiadasz dzisiaj rządy dusz naszego ludu i w tym leży Twoja istotna siła.

Przyjmij więc złożone na moje ręce przez społeczeństwo śląskie gorące wyrazy czci i jak najserdeczniejsze życzenia z okazji 10-lecia Twego urzędowania i jak również z okazji zbliżającego się dnia Twych imienin.

A was zaś tak licznie przybyłych na święto Wojewody Grażyńskiego w dowód serdecznego przywiązania i głębokiej czci wzywam do okrzyku: Wojewoda Śląski dr. Michał Grażyński niech żyje!



Książę pszczyński Jan Henryk XV Reichsgraf von Hochberg, Ordynat na Fürstenstein



Zamek księcia pszczyńskiego w Pszczynie. Księstwo Pszczyna w granicach Polski obejmuje 180.000 morgów ziemi, puszcz i lasów, parków, 7 kopalń i t. p. Jest to majorat o wartości przeszło miljarda złotych. Książe Pszczyny stara się o przepisanie tego całego majoratu na swego syna Aleksandra, który optował na rzecz Polski i przestał być obywatelem Niemiec

KOMUNALNE KASY OSZCZĘDNOŚCI WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO W LATACH 1926—1936

Wyniki działalności Komunalnych Kas Oszczędności w okresie 1926—1936 są bardzo dodatnie, jakkolwiek okres ten cechuje początkowo dobra konjunktura gospodarcza, która głównie decyduje o narastaniu oszczędności, jak również i okres złej konjunktury spowodowany kryzysem ogólno-światowym, trwającym od roku 1931 i wywierającym deprymujące piętno na rozwój gospodarczy.

W tym okresie trzeba było dużo ostrożności w działaniach i wytężenia wysiłku w kierunku utrzymania stanu posiadania Kas i uchronienia ich przed ewentualnemi stratami. Komunalne Kasy Oszczędności Województwa Śląskiego zdołały przejść obronnie niebezpieczeństwa tych okresów i rozwijać się nadal.

Świadczą o tem najwymowniej cyfry, ilustrujące rozwój akcji oszczędnościowej Kas. Kasy posiadały wkładów oszczędnościowych.

w roku	1926	8.046.695	zł.
„	1928	51.227.070	„
„	1930	96.702.692	„
„	1932	102.501.756	„
„	1934	111.850.980	„
marzec	1936	131.171.231	„

Szybki wzrost wykazuje również liczba oszczędzających w K. K. O. Gdy z końcem 1926 r. liczba wydanych książeczek oszczędnościowych wynosiła około 20.000, w końcu r. 1935 stan ich wzrósł do liczby 188.714 — w obecnej chwili zaś liczba ta wynosi 196.000.

Ponieważ na terenie Województwa zamieszkuje obecnie około 1.351.000 mieszkańców, przeto co 7-my obywatel posiada książeczkę jednej z Komunalnych Kas Oszczędności. Przeciętna suma wkładu na 1 książeczkę oszczędnościową opiewa na kwotę zł. 642.15.

Poza krzewieniem idei oszczędności wogóle, specjalny nacisk kładły Kasy na wpajanie zamiłowania do oszczędności wśród młodzieży szkolnej, zakładając w tym celu na terenie szkół t. zw. szkolne kasy oszczędności. O pomyślnych rezultatach tej akcji świadczą następujące dane. Z liczby 700 szkół na terenie Województwa, 460 szkół czyli 60% posiada szkolne kasy oszczędności, oparte o Komunalne Kasy Oszczędności, przyczem z ogólnej cyfry 206 tys. dzieci szkolnych, 71% oszczędza w Komunanych Kasach Oszczędności. Zakładanie szkolnych kas oszczędności umożliwiło Kasom wyłącznie przychylne ustosunkowanie się do tej akcji śląskich władz szkolnych z Panem Wojewodą na czele.

Równolegle do wzrostu oszczędności, ciągły rozwój wykazuje i akcja kredytowa Kas. Komunalne Kasy Oszczędności stosując niskie stawki procentowe od pożyczek, stały się źródłem taniego kredytu pieniężnego, dostępnego dla szerokich sfer tutejszego społeczeństwa. Łączna suma udzielonych kredytów wynosiła:

w roku	1926	8.509.853	zł.
„	1928	43.560.952	„
„	1930	91.852.478	„
„	1932	92.653.199	„
„	1934	82.097.379	„
„	1935	81.781.525	„

Sumy te rozpadają się na pożyczki wekslowe, pożyczki na skrypty dłużne, w rachunkach bieżących, pod zastaw, hipoteczne oraz komunalne.

Najpoważniejszą grupę stanowią pożyczki hipoteczne, udzielane w pierwszym rzędzie na nowe budowle. Wynosiły one:

w roku	1926	3.658.919	zł.
„	1928	22.892.061	„
„	1930	44.719.557	„
„	1932	47.509.972	„
„	1934	44.440.415	„
„	1935	45.110.636	„

W związku z akcją kredytową należy podnieść, iż Kasy przestrzegały ściśle zasad polityki kredytowej, polegającej na udzielaniu kredytów w wypadkach rzeczywistych i celowych potrzeb kredytobiorców, przy czym pierwszeństwo w otrzymaniu kredytów posiadali zawsze wkładcy Komunalnych Kas Oszczędności.

Przedstawienie działalności kredytowej Kas byłoby niekompletne, gdyby pominąć lokaty dokonywane w papierach wartościowych, które w równym stopniu przyczyniały się do ożywienia życia gospodarczego.

Komunalne Kasy Oszczędności posiadały papierów wartościowych na sumę:

w roku	1926	1.470.043	zł.
„	1928	5.171.553	„
„	1930	8 673.579	„
„	1932	11.775.364	„
„	1934	16.967.357	„
„	1935	26 777.632	„

Równocześnie z rozwojem Kas, wzrastają w znaczny sposób kapitały własne, stanowiące pierwszą rezerwę. Obecny stan kapitałów własnych we wszystkich Kasach wynosi 10.208.314 zł.

O rozwoju Kas świadczą ich sumy bilansowe, które ogółem we wszystkich 18 Kasach kształtowały się następująco:

w roku	1926	15.133.135	zł.
„	1928	60.936.203	„
„	1930	110 765.887	„
„	1932	121.738.425	„
„	1934	130 432.597	„
„	1935	145.618.639	„

W ostatnich latach roczne obroty Kas wynosiły ponad miljard złotych.

Również podkreślić należy dużą płynność środków i wysokie pogotowie płatnicze w Kasach, które stanowiły o pewności wypłat złożonych w Kasach wkładów, a które na przestrzeni ostatnich 10 lat wynosiły:

w roku	1926	3.425.338	zł.
„	1928	9.404 658	„
„	1930	6.087.255	„
„	1932	10.038.882	„
„	1934	16.949.531	„
„	1935	16.302.242	„

Jak z powyższych cyfr wynika, rozwój Komunalnych Kas Oszczędności był na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia bardzo wielki i w tym okresie wybiły się Śląskie Kasy na pierwsze miejsce z pośród wszystkich Komunalnych Kas Oszczędności całej Polski. Rozwój ten przypisać należy nietylko czynnikom gospodarczym, ale także przezornej polityce finansowej oraz umiejętnemu kierownictwu tymi instytucjami przez zarządy Kas według dyrektyw Władzy Nadzorczej.

Szczególną opieką otaczał pracę Kas Pan Wojewoda Dr. Michał Grażyński, sprawując nadzór nad nimi. Tej opiece zawdzięczają K. K. O. możność przetrwania ciężkich czasów minionego okresu oraz możność skoordynowania i zharmonizowania swych wysiłków z wielką korzyścią dla ich rozwoju.

LINJA KOLEJOWA ŚLĄSK—BAŁTYK

Otwarta 1.III — 1933 r. linja kolejowa Śląsk—Bałtyk, jest z pewnością największą i najpoważniejszą magistralą ze zaudowanych po wojnie linji kolejowych w środkowej Europie. Początek bierze ona w Herbach Nowych (stacji kolejowej odcinka Kalety—Podzamcze) na 72 klm. od Katowic, poczem biegnie przez Kłobuck—Siemkowice (skąd projektowane jest połączenie z Częstochową), Kasznice (gdzie kilkoma odnogami łączy się z linją kolejową Łódź—Ostrów Wielkopolski), dalej przez Szadek, Otok, Poddębice, Ponętów, Piotrków Kujawski do Inowrocławia. Tutaj łączy się z 22 klm odcinkiem, dawnej dwutorowej linji Inowrocław — Bydgoszcz i od Nowej Wsi Wielkiej biegnie znowu bałtyckim szlakiem, przez Kapuściska do Maksymiljanowa (z ominięciem węzła Bydgoskiego), skąd rozpoczyna się, długa na 171 klm, nowa linja bałtycka, otwarta w listopadzie 1930 r. Trasa tej linji biegnie przez Wierzchucin, Kościerzynę, Gołubie, Zukowa do Osowa i stąd szerokiemi serpentynami opuszcza się, przez Kack Wielki, do Gdyni.

Prace na tej linji nie należały do łatwych. Trudności polegały na przezwyciężeniu na trasie różnic poziomów (odcinek Osowa—Gdynia), jak również na dostosowaniu do warunków pierwszorzędnej magistrali niektórych dawniej budowanych odcinków o drugorzędnem znaczeniu (Gołubie—Kościerzyna) wreszcie na wykonaniu robót, w dość przykrym terenie, pojezierza Kartuskiego.

Linja przecina kilka większych rzek, jak Warta, Liswarta, Brda, Czarna Woda i Słupica, na których zbudowano szereg mostów i wiaduktów na skrzyżowaniach torów. O rozmiarach i rozpiętości robót świadczą najlepiej cyfry. Przy budowie torów, roboty ziemne wyrażają się imponującą liczbą 20.300.000 m³; podkładów zużyto 1.240.000 sztuk; szyn żelaznych około 79.400 tonn; budynki stacyjne i domy mieszkalne zajęły około 80.000 m². Całkowity koszt budowy koleji wyrażał się sumą 250 miljonów złotych, a długość jej wynosi 479 klm, z których 22 klm zużytkowano z dawniej istniejącej dwutorowej linji. Początkowe roboty przy budowie, w części południowej i północnej linji, rozpoczęte jeszcze w 1925 r. prowadzone były na koszt Skarbu Państwa Polskiego. Wybudowanie środkowego odcinka, jak również i wykończenie robót na reszcie trasy zrealizowano dzięki pożyczce uzyskanej od konsorcjum Schneider Creuzot w Paryżu i Banque des Pays du Nord, działających, przez założone w Polsce w 1928 r., Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe S. A. Towarzystwo to, w skład którego weszli delegaci rządu polskiego i przedstawiciele kapitału francuskiego, uzyskało do roku 1975 koncesję na eksploatację nowej kolei z warunkiem zakupu taboru kolejowego, oraz zwrotu kwot inwestowanych przez Skarb Państwa na zapoczątkowanie robót. Na poczet tej należności Towarzystwo Francusko-Polskie wpłaciło już 65 miljonów fr. fr. Kapitał obligacyjny inwestowany całkowicie przez Towarzystwo w budowę koleji, wynosi 400 miljonów fr fr. i podzielony jest na 400.000 sztuk obligacji, po 1.000 fr. fr. nominalnej wartości każda. Na skutek komplikacji zaszłych na rynku francuskim, w sprawie zrealizowania dalszych transz pożyczki, zarząd tymczasowy linji objęły Polskie Koleje Państwowe z tem, że po pewnym czasie, eksploatację przejmie Towarzystwo Francusko-Polskie. Czysty dochód, za okres 10-ciu miesięcy 1933 r., wyniósł 1.023.586 zł. 49 gr., o w następnym 1934 roku zysk ten wzrósł do sumy 2.270.117 zł. 64 gr.



Mapka linji kolejowej Górny Śląsk — Bałtyk

Ilość pociągów kursujących obecnie na linji, w liczbie 21 na dobę, zamiast 14 w latach poprzednich potwierdza stały rozwój ruchu i duży wzrost dochodowości koleji. Rentowność linji kolejowej Slask—Bałtyk, oblicznnej na przewóz 15 miljonów tonn węgla rocznie, wskazuje na doniosłe znaczenie gospodarcze. jakie stwarza połączenie uprzemysłowionego Sląska z ziemią poznańską i pomorską i z morzem. Połączenie to jest również i symbolem duchowego zespolenia zachodnich dzielnic Polski, świadczącem o ich narodowej i państwowej nierozerwalności. *T. L.*

LA VOIE FERRÉE SILÉSIE-MER BALTIQUE



Inż. Juljan Cybulski, generalny dyrektor Polskiej Konwencji Węglowej, prezes Izby Handlowej w Katowicach

La voie ferrée Silésie-Mer Baltique inaugurée le 1 Mars 1933 est certainement la plus importante parmi celles qui ont été construites en Europe Centrale depuis la Grande Guerre.

Cette voie qui part de la localité HERBY NOWE, station de chemin de fer du tronçon Kalety-Podzamcze, à 72 klm de Katowice, continue par Klobuck-Siemkowice (d'où l'on a l'intention de faire partir un embranchement sur Częstochowa), Karsznice (où plusieurs voies secondaires viennent la relier à la grande ligne Lodz-Ostrów Wielkopolski), parcourt ensuite Szadek, Otok, Poddębice, Ponętów, Piotrków Kujawski, et arrive à Inowrocław (autrefois Hohensalza). C'est ici qu'elle se joint à un tronçon de 22 klm, celui de l'ancienne ligne à deux voies Inowrocław-Bydgoszcz; à partir de Nowa Wieś, la nouvelle voie continue à s'acheminer vers la Baltique par Kapuściska et Maksymilianów (sans se rapprocher du réseau de Bydgoszcz); c'est à Maksymilianów que commence la nouvelle voie ferrée baltique inaugurée en Novembre 1930. Cette voie traverse Wierzchnica, Kościerzyna, Glubie, Zuków, et arrive à Osowo d'où elle descend, en serpentant, par Wielki Kack, à Gdynia.

Les travaux de construction n'ont pas été faciles sur ladite voie. Ce qui les compliquait surtout, c'était l'inégalité des niveaux qu'il fallait bien niveler (sur le tronçon Osowo - Gdynia), ainsi

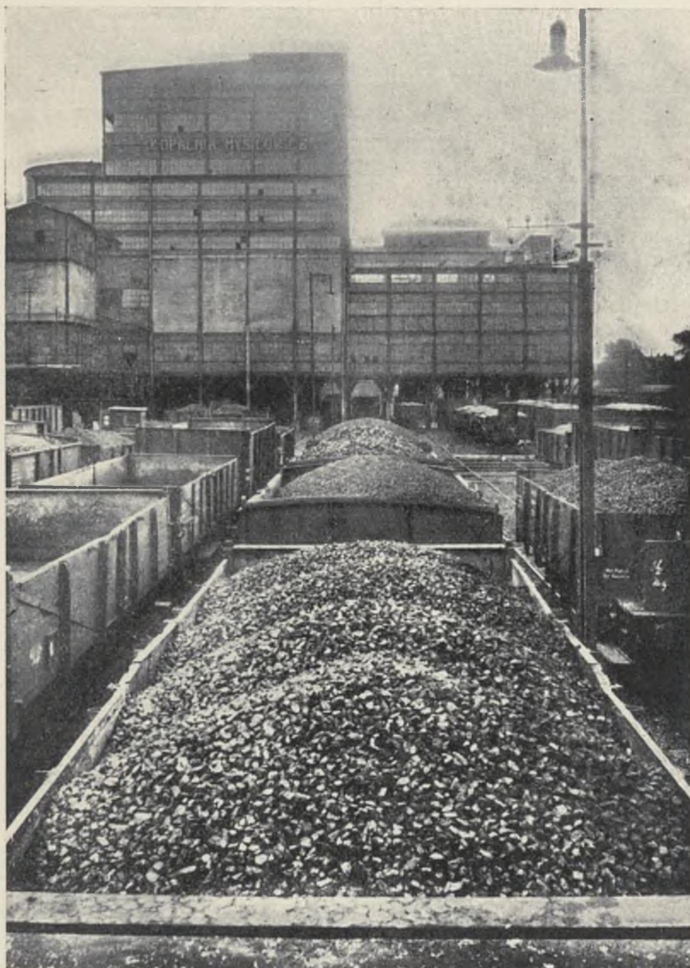
que la nécessité de rendre les tronçons secondaires et de construction plus ancienne conformes aux conditions et à la qualité d'une nouvelle voie magistrale (ceci s'applique notamment au tronçon Golubie-Kościerzyna), et, enfin, le terrain si pénible des lacs desséchés de Kartuzy.

La voie traverse plusieurs grands cours d'eau, tels que Warta, Liswarta, Brda, Czarna Woda et Słupica; on a construit un nombre correspondant de ponts et viaducs. Voici quelques chiffres qui témoignent de l'envergure, ainsi que de l'importance des travaux exécutés. Les terrassements indispensables à la construction des voies s'étendent sur 20.300.000 mètres cubes, chiffre bien imposant; on a utilisé 1.240.000 traverses; plus de 79.400 tonnes de rails. Les gares et les habitations occupent une surface de 80.000 mètres carrés environ. Le total des frais fut de 250 millions de zlotys. La voie a 479 klm de longueur, là-dessus on n'a utilisé que 22 klm d'une ligne à deux voies déjà existante.

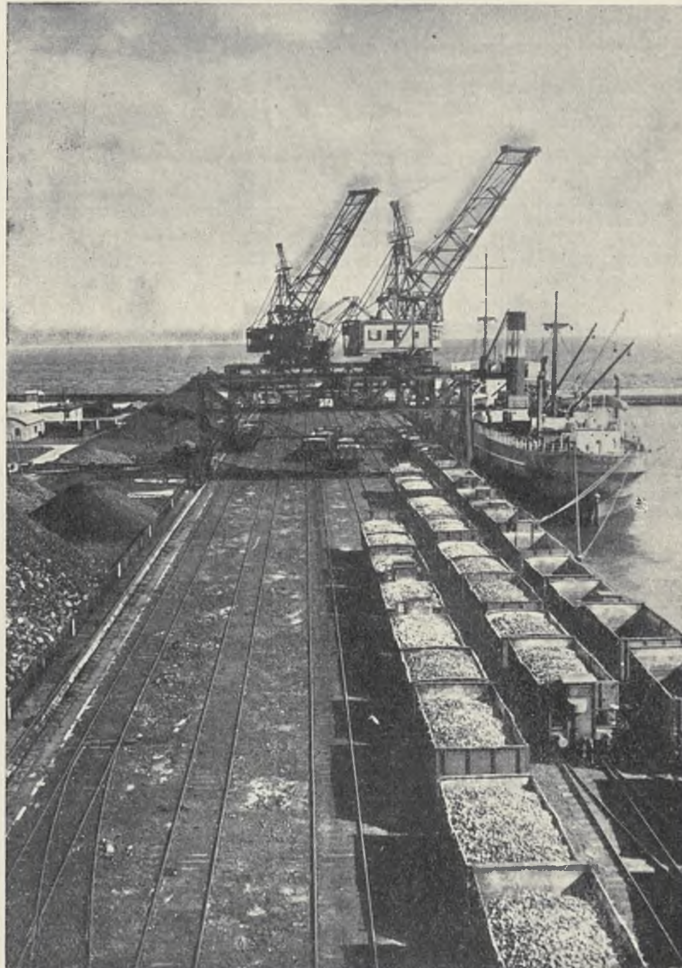
Au début, les travaux ont été entrepris, dans la partie sud et dans la partie nord, en 1925, aux frais de la Trésorerie de l'Etat polonais. Le tronçon intermédiaire, ainsi que l'achèvement des travaux sur le parcours entier a pu être réalisé grâce à l'emprunt octroyé par la Société Creuzot à Paris et par la Banque des Pays du Nord, lesquelles Maisons ont agi par l'intermédiaire de la Société Franco-Polonaise des Chemins de Fer, S. A. fondée en Pologne en 1926. Cette Société que composent les représentants du capital français, ainsi que les délégués du gouvernement polonais, a obtenu une concession qui lui permet d'exploiter la nouvelle voie; cette concession est valide jusqu'en 1975, à condition que ce soit ladite Société qui achète les wagons et l'outillage, et qu'elle restitue les sommes investies par la Trésorerie Nationale lors des travaux du début. La Société Franco-Polonaise a déjà remboursé une partie de ce fond investi, soit 65 millions de francs français. Le capital en obligations qui a été investi exclusivement par la Société elle-même se monte à 400 millions de francs français, répartis en 400.000 obligations à raison de 1.000 francs de valeur nominale. A la suite de complications survenues sur le marché d'affaires français en général, et particulièrement dans le domaine de la réalisation des tranches ultérieures de l'emprunt, ce sont les Chemins de Fer de l'Etat qui se sont chargés de l'administration provisoire de la voie en question, toute réserve faite des droit de la Société France-Polonaise laquelle Société reprendra l'exploitation de la voie ferrée en question, après un délai de courte durée. Le revenu net, pour la période de 10 mois, a été, en 1933: 1.023.586 zl. 49 gr; en 1934, ce revenu s'est élevé à 2.270.117 zl. 64 gr.

Le nombre de trains en circulation sur la ligne s'élève, actuellement, à 21 par jour (24 heures), tandis qu'il ne comportait que 14 trains par jour au cours des années précédentes. Ceci contribue également à témoigner de la rentabilité toujours croissante de cette voie qui se trouve en plein développement. La rentabilité de la voie ferrée Silésie-Gdynia, voie susceptible de suffire au transport de 15 millions de tonnes de houille par an, prouve quelle est l'importance d'une communication rapide et régulière entre la contrée industrielle qu'est la Silésie et des provinces telles que la Posnanie, la Poméranie, et la mer. Cette communication constitue un symbole du lien spirituel entre les provinces de l'Ouest polonais, lien qui garantit le mieux l'unité nationale de ces provinces.

ZJEDNOCZONE KOPALNIE GÓRNOŚLĄSKIE „PROGRESS"

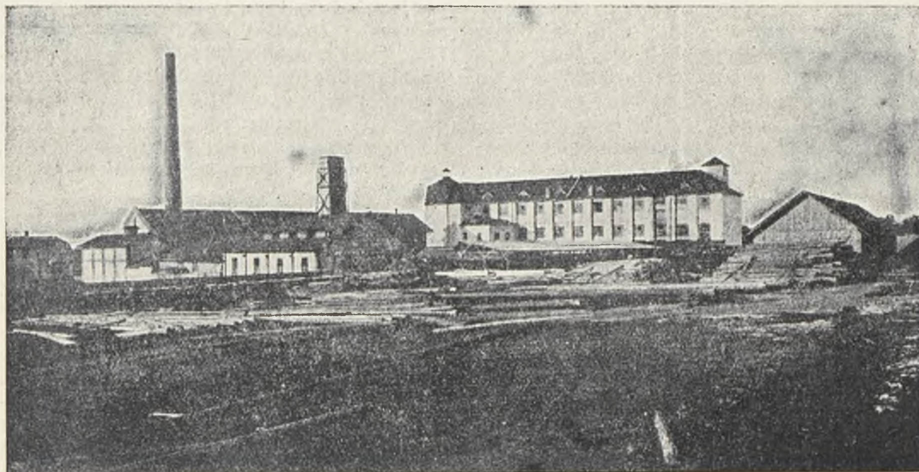


Fragment kopalni „Mysłowice"



Molo węglowe „Progress" w Gdyni

PRZEMYSŁ DRZEWNY NA ŚLĄSKU



Fabryka Wyrobów Drzewnych hr. Larisch-Mönnicha w Jaworzu koło Bielska

Specjalnością fabryki „Sanda" jest produkcja wszelkiego rodzaju pił do obróbki drzewa, które są całkowicie wykonywane w kraju (Warszawa, Srebrna 16) z surowca szwedzkiego. Kierownictwo fabryki spoczywa w rękach długoletnich fachowców-specjalistów fabrykacji pił. Dzięki stosowaniu pierwszorzędnych, wysokowartościowych surowców oraz doświadczonemu kierownictwu produkcji, rynek nasz uzyskał doskonałe piły, a tym samym uniezależnił się od importu zagranicznego, co posiada oczywiście duże znaczenie gospodarcze.

W stosunkowo krótkim czasie, prawie wszystkie tartaki w Polsce używają pił gatrowych „Sandvik", wyrażając się z wielkim uznaniem o doskonałej jakości pił Sandvik. Na Kresach Wschodnich — tym największym terenem eksploatacyjnym przemysłu drzewnego w Polsce, prawie każdy drwal posługuje się piłą poprzeczną marki „Rybka", co jest dla niego gwarancją, że jedyne jego narzędzie nie zawiedzie go w pracy.

Krajowa Fabryka Pił „SANDA" produkuje również masowo piły trackie, piłki stolarskie, pałąkowe, cykliny oraz sprężyny.

KOPALNIE WOSKU W BORYSŁAWIU





Urządzenia techniczne do wydobywania wosku na powierzchnię ziemi



NAJPIĘKNIEJSZY
I NAJWESELSZY
LOKAL STOLICY

program międzynarodowy

ZAKŁADY GASTRONOMICZNE

„POD BUKIETEM"

SP. Z OGR. ODP.

MARSZAŁKOWSKA 114 róg Złotej

Sklep zaopatrzony jest w bogaty asortyment win i wszelkich trunków, delikatesów, owoców i sezonowych nowalij. SPRZEDAŻ WŁASNYCH WYROBÓW KULINARNYCH a mianowicie: różnorodnych przekąsek, sałatek, dań rybnych i mięsnych, drobiu i t. d. w stanie gotowym i półgotowym na miasto i do spożycia na miejscu oraz KONSERW WŁASNEJ PRODUKCJI!

UWAGA! Centrala — Marszałkowska 114, Filja I — Marszałkowska 90, Filja II — Nowy-Świat 5

SALA RESTAURACYJNA gruntownie odświeżona i powiększona — kuchnia — jak zawsze — najlepsza w stolicy

---

Towarzystwo Przemysłu Metalowego w Radomsku

Telefon 22

DRUTY — GWOŹDZIE
LINY — SPRĘŻYNY

METAL
RADOMSKO

NITY — WKRĘTKI
ŁOPATY — WIDŁY

KONSTRUKCJE STALOWE—OKNA SZWEDZKIE ŻELAZNE



Stacja kolejki linowej na Kasprowym Wierchu

S I L N I K I   D I E S L A   „P O L A R"

Towarzystwo ATLAS-DIESEL w Stockholmie było pierwszą firmą w świecie, która zainteresowała się konstrukcją silników Diesla. Założona w roku 1898 nabyła w tym okresie licencję na pierwsze patenty D-ra Diesla i w roku 1900 wypuściła na rynek silnik zupełnie nowy, zawierający liczne inowacje, chronione patentami.

Pierwszy silnik Diesla został zbudowany na zasadzie 4-taktowej, a zdobyte następnie doświadczenie przy budowie instalacji przemysłowych pozwoliło zastosować w wyrabianych przez towarzystwo silnikach pod nazwą „POLAR"-DIESEL szereg udoskonaleń, które zjednały wyrobom światową sławę.

Towarzystwo ATLAS - DIESEL było również jedną z pierwszych firm, która zrozumiała od początku znaczenie silników Diesla w zastosowaniu do statków. Od roku 1907 wykonano cały szereg instalacji morskich, których powodzenie zostało ostatecznie zapewnione przez ustawienie silnika „POLAR-DIESEL" na statku „FRAM" przygotowanym przez Roalda Amundsena do wyprawy antarktycznej w r. 1911—1912, kiedy został odkryty biegun południowy. W roku 1916 pracowały na statkach silniki o mocy do 2.200 KM, w dzisiejszych czasach jest już natomiast ponad 1.000 statków wyposażonych w silniki „POLAR-DIESEL" o sile sięgającej 5.000 KM. Wszystkie te silniki okrętowe były skonstruowane na zasadzie 2-taktowej wówczas, gdy dla silników służących do celów przemysłowych fabryki zachowywały aż do r. 1926 system 4-taktowy.

Ta dwojakość konstrukcji pozwoliła następnie z biegiem lat na studja naukowe, oparte na systematycznych doświadczeniach przedsięwziętych zarówno w fabrykach jak i na silnikach już pracujących. Rezutaty tych doświadczeń potwierdziły ostatecznie przekonanie o wyższości konstrukcji silników Diesla oraz stwierdziły, *iż przyszłość należy do silników systemu 2-taktowego.*

Korzyści, które przedstawiał do stosunkowo niedawnych czasów system 4-taktowy w porównaniu z 2-taktowym, polegały jedynie na skuteczniejszym przepłukiwaniu cylindrów powietrzem, zaś średnie ciśnienie, oddawane przez silnik 4-taktowy, mogło być posunięte do bardzo wysokiej cyfry w silniku 2-taktowym. Wynikiem tego było zmniejszenie zużycia paliwa na jednostkę mocy, KM.

Oddawna wszyscy wytrawni konstruktorzy zdawali sobie sprawę z nieuniknionych i nieodłącznych trudności związanych z zastosowaniem silnika 4-taktowego, a polegających głównie na konstrukcji głowic i wentyli, które są narażone stale na bardzo znaczne naprężenia wskutek wysokich temperatur.

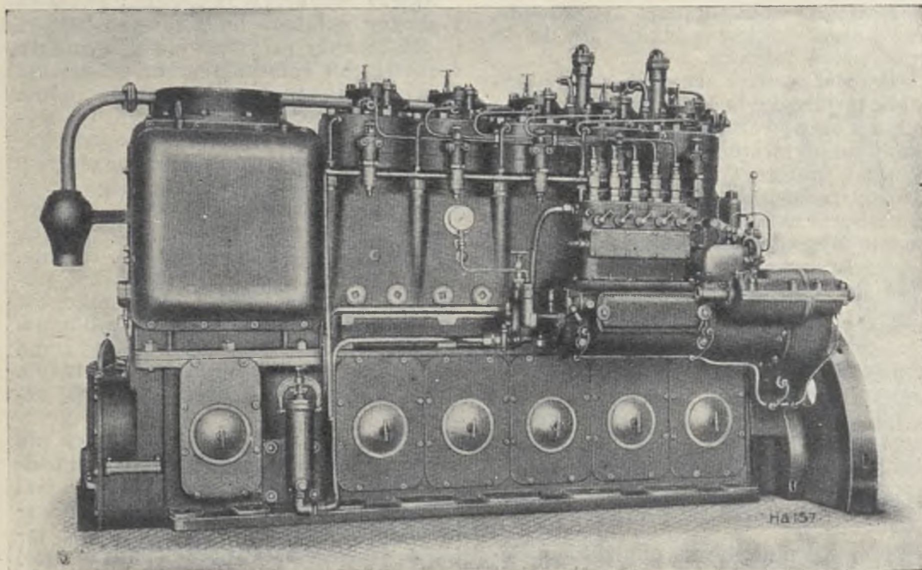
Silniki 2-taktowe mają bardzo mało części ruchomych, a głowice, posiadające tylko jeden wentyl do wstrzykiwania paliwa, mogą być zbudowane z 2-ch części i pozwalają w ten sposób na swobodne rozszerzanie się materjału. Koszta utrzymania tych silników są znacznie zredukowane.

Po wielu latach, poświęconych udoskonaleniu silników 2-taktowych, udało się konstruktorom silników „POLAR - DIESEL" przezwyciężyć ostatecznie trudności, powstające przy używaniu silników 2-taktowych, i rozwiązać zagadnienie paliwa z taką samą doskonałością, jak w silniku 4-taktowym. W wyniku osiągnięto takie rezultaty, iż wskutek średniego ciśnienia, zbliżonego do ciśnienia 4-taktowego silnika, zużycie paliwa nie przekracza zużycia 4-taktowych silników lepszych marek, przytem cyfry te pozostają te same przy 3/4 obciążenia i wzrastają tylko bardzo nieznacznie przy 1/2 obciążenia.

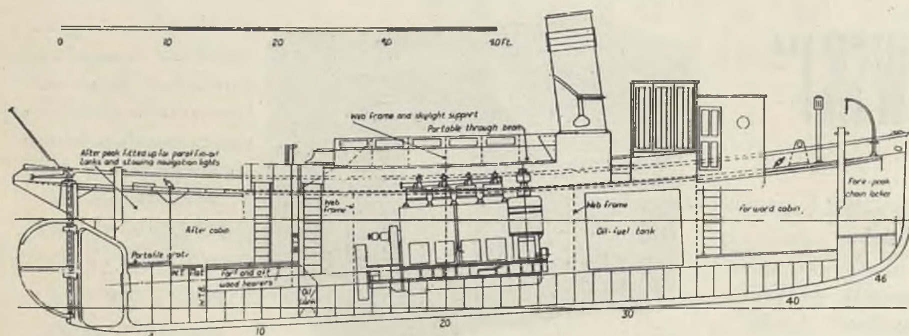
Rezultaty, osiągnięte z silnikami „POLAR - DIESEL", zdobyły im powszechne powodzenie, w szczególności tam, gdzie wymagania odnośnie bezpieczeństwa i elastyczności silników są stosunkowo duże. A zatem silniki powyższe znalazły zastosowanie prawie we wszystkich większych stoczniach świata, a na holownikach na rzekach Sekwanie i Tamizie, pełniących nadzwyczaj ciężką służbę przy wymaganiach łatwego i szybkiego manewrowania, silniki „POLAR-DIESEL" okazały się najlepszymi, znacznie przewyższającymi wszystkie inne. Znajdujemy je na statkach towarowych i pasażerskich o różnych tonnażach jak również na yachtach rozrywkowych, gdzie pewność oraz elastyczność ich działania zostały ocenione w pełni.

Oczywiście silniki „POLAR - DIESEL" znalazły szerokie zastosowanie również w Polsce, gdzie spotykamy je w różnych odmianach (w elektrowniach, w fabrykach, na statkach, i t. p.) o różnej mocy; ogółem pracuje już w Polsce od kilkunastu lat silników tego typu w sumie około 13 000 KM. Z każdym rokiem wzrasta ich ilość i powiększa się zakres ich zastosowania, pod tym względem należy podkreślić, iż ostatnio nasze statki rzeczne i morskie coraz więcej stosują silniki spalinowe zamiast drogiego napędu maszyn parowych.

Istniejąca od szeregu lat Sp. Akc. „SVEA", Warszawa, Al. Jerozolimskie № 20 m. i. reprezentuje również silniki typu „POLAR - DIESEL" wyrobu znanej na całym świecie fabryki szwedzkiej A/B. ATLAS - DIESEL. STOCKHOLM.



Najnowszy typ silnika „Polar Diesel" 245 HP, 600 obrotów na minutę



Plan instalacji holownika z motorem Diesel'a „Polar" 500 HP.

WPŁYW POLITYKI WŁADZ PAŃSTWOWYCH NA WYSOKOŚĆ SPOŻYCIA CUKRU W POLSCE

Wysokość spożycia cukru w Polsce, jak każdego zresztą produktu przemysłowego, zależna jest przedewszystkiem od możliwości zarobkowych i dochodu społecznego naszej ludności. Możliwości te są u nas dużo mniejsze, niż np. w krajach zachodnich, lub skandynawskich. Według obliczeń, zaczerpniętych ze statystyki niemieckiej, przeciętny dochód roczny mieszkańców w różnych krajach wynosił niedawno w markach:

w Polsce	317
„ Jugosławii	343
„ Rumunii	393
„ Węgrzech	429
„ Italii	458
„ Austrii	593
„ Czechosłowacji	630
„ Belgii	885
„ Francji	960
„ Niemczech	1077
„ Szwajcarii	1107
„ Danii	1144
„ Norwegii	1337
„ Szwecji	1473
„ Anglii	1567
„ Holandii	1584

Różnica skali życiowej w Polsce i wymienionych państwach, na korzyść tych ostatnich, utwierdza nas w przekonaniu, że nie możemy marzyć, przynajmniej w latach najbliższych, o dorównaniu im w ilości spożywanego cukru, kawy, herbaty, mięsa, masła i t. p. produktów. Powinniśmy jednak dążyć do osiągnięcia przynajmniej przedkryzysowego poziomu konsumcji tych artykułów, a wśród nich tego wielce pożywnego, a zarazem taniego artykułu, jakim jest cukier.

Poza niskim dochodem społecznym, hamującym wzrost spożycia cukru w Polsce, ważniejszym czynnikiem jest prowadzona przez władze państwowe, specjalna polityka fiskalna, dotycząca przemysłu cukrowniczego. Polityka ta wyraża się w wysokim obciążeniu cukru podatkiem spożywczym, zwanym akcyzą.

Linia rozwojowa spożycia cukru w Polsce w latach powojennych wzrastała aż do końca roku gospodarczego 1928/29, następnie zaś uległa załamaniu i grawitowała w ciągu dalszych trzech lat, ku dołowi. Dopiero lata gospodarcze 1933/34 i 1934/35 wykazują jej nieznaczne odchylenie ku górze. Dużo silniejszy wzrost sprzedaży cukru zaznaczył się w ostatnim okresie gospodarczym 1935/36 i wyraził się kwotą 425.700 q, co stanowi 14% zwiększenia w stosunku do poprzedniego okresu.

Spożycie cukru w Polsce

Rok gospodarczy	Ogólne spożycie w q	Ludność państwa na 1 stycznia	Spożycie na głowę w kg.
1928/29	3.695.751	30.408.247	12,15
1929/30	3.465.384	30.732.524	11.28
1930/31	3.345.850	31.685.000	10,56
1931/32	2.984 522	32 176.000	9,28
1932/33	2.834.505	32.638.000	8,68
1933/34	2.910.636	33.024.000	8,81
1934/35	3.019.270	33.418 000	9,03
1935/36	3 445.000	33 800.000	10,20

Tak znaczne zwiększenie spożycia cukru w naszym kraju w ostatnim roku gospodarczym było wynikiem: 1) częściowego ożywienia naszego życia gospodarczego i 2) głębokiej obniżki ceny kryształu, zarządzonej przez władze państwowe z dniem 4 grudnia 1935 r. Od tego bowiem czasu fabryczna cena jednego kilograma kryształu (bez akcyzy) wynosi w sprzedaży krajowej 51½ grosza (poprzednio 64 grosze) a po potrąceniu podatku obrotowego, obciążającego cukrownie, oraz kosztu worka, redukuje się do 48 groszy, loco fabryka.

Ostatniej obniżce ceny fabrycznej kryształu towarzyszyła wprawdzie redukcja podatku spożywczego, ale niestety, tylko w minimalnym stopniu. To też obecnie stosunek pobieranej akcyzy od cukru do ceny fabrycznej zmienił się wybitnie na niekorzyść tej ostatniej. Widzimy to z następującego zestawienia:

Rok gospodarczy	za 100 kg. Cena fab. wraz z opakow.	za 100 kg. Akcyza	Stosunek akcyzy do ceny fab.
1929/30	zł. 107,65	zł. 38,50	35,8%
1930/31	107,65	38,50	35,8%
1931/32	107.65	38,50	35,8%
1932/33	87,65	38,50	43,9%
1933/34	87.65	38,50	43,9%
1934/35	64,00	43,50	68,0%
1935/36	51,50	37,00	71,8%

Wynikiem nadmiernej obniżki cen cukru—z jednej strony, oraz czysto-fiskalnej polityki władz państwowych w odniesieniu do zagadnień cukrowniczych — z drugiej strony, był dotkliwy spadek wpływów pieniężnych z realizacji cukru na rynku wewnętrznym przy jednoczesnym utrzymaniu dochodów Państwa z akcyzy. Z 381 milionów złotych w r. 1929/30 ogólny utarg cukrowni spadł w ostatnim okresie gospodarczym do 190,5 milionów złotych, czyli o 50%. W tym samym czasie wpływy z akcyzy ze 142 milionów złotych zmniejszyły się tylko do 132 milionów złonych, czyli zaledwie o 7%.

Dochód skarbu z opodatkowania cukru odgrywa coraz większą rolę w budżecie Państwa. Wykazuje to następująca tablica.

Rok budżetowy	Budżet Państwa w milion. zł.	Doch. z akcyzy wraz z 10% dod. w milion. zł.	% budżetu
1929/30	3.029	142	4,68
1930/31	2.750	134	4,87
1931/32	2.261	129	5,70
1932/33	2 000	115	5,75
1933/34	1.860	135	7,25
1934/35	1.940	139	7,16
1935/36	1.958	132	6,74

Należy zaznaczyć, że dochody Państwa z akcyzy w latach budżetowych 1933/34 i 1935/35 były przypadkowe i wynikały z obowiązku spłacenia przez cukrownie Skarbowi dawniej udzielonego, a potem cofniętego kredytu akcyzowego. Do wykazanych wyżej dochodów z opodatkowania cukru należy dodać jeszcze wpływy z podatku obrotowego (opłacanego przez cukrownie i kupiectwo), które wahały się w określonym czasie w granicach od 9-ciu do 17-tu milionów zł. rocznie.

Widzimy, że pomimo zmniejszenia globalnej sumy budżetu z 3.029 miljonów złotych w r. 1929/30 do 1.958 miljonów złotych w r. 1935/36—czyli o 35,4% suma dochodów z opodatkowania cukru w tym okresie nie uległa proporcjonalnej redukcji.

Nadmierne opodatkowanie cukru nie znajduje usprawiedliwienia ze stanowiska społecznego, cukier bowiem nie jest t. z. używką, przeznaczoną do zaspakajania nałogów ludzkich (jak naprz. tytoń i wódka), lecz produktem o dużej zawartości odżywczej, niezbędnej dla każdego organizmu ludzkiego.



DRUKOWANO NA PAPIERZE DOSTARCZONYM PRZEZ FIRMĘ „PNIOWIEC“ sp. z o. o. (WARSZAWA, DŁUGA 48)

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym „Spójnia Chemigrafów“, Warszawa, Żelazna 28, tel. 607-04.
Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA“ rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej.

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa

FLOTA POLSKA

KRĄŻOWNIK (CROISEUR) „EMIL BERTIN“